MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 ÁPRILIS 15. (V. ÉVF. 8. SZÁM)



ÁRA 50 FILLÉR

„Afrika földjén"


RBV
D-ERBV
D-E

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 8. SZÁM * BUDAPEST, 1942 ÁPRILIS 15

VITÉZ HORTHY ISTVÁN KORMÁNYZÓHELYETTES ÚR ŐFŐMÉLTÓSÁGA:

„LÓVAS NÉP VOLTUNK, — REPÜLŐ NEMZET LESZÜNK"

Nemzedékünk küzdő, vajúdó korszakban él, körülöttünk országok süllyednek el, a háborúban tisztuló világban mindenütt, nyugattól keletig katonák, a katonanemzetek építik a jövőt. Egész nemzetgazdaságunk, a magyar föld minden kincse, a magyar munka minden termése a mi háborúnkat szolgálja. A nemzet minden tagja, a harctéren és itthon, az éjjel-nappal zakatoló munkagépeknél és a fagytól későn felengedő szántóföldeken: katona. Harccal, vagy munkával, vérével vagy verejtékével: megváltója a boldogabb magyar jövőnek. Annak a jövőnek, amelyiknek áldásait gyermekeink általában: a fiatalabb nemzedék fogja zavartalanul élvezni.

A magyar ifjúság érzi, — mint történelmünk minden hősi korszakának ifjúsága mindig is érezte —. hogy friss erejével, lendületével, derűlátásával és a fáradalmakat játszva bíró fiatalságával, szent kötelessége odaállni a harcolók soraiba. Az ország minden részében végeláthatatlan sorokban jelentkeznek katonának. Még tanulhatnának tovább az egyetemen, vagy felhasználhatnák életük legszebb éveit saját munkájuk vagy céljaik érdekében, mert a törvény szerint még nem kellene megkezdeniök a katonai szolgálatot. De ők, miként a negyvennyolcas fiatalság, az őseiktől öröklött hősi indulatból, az örök magyar katonalélekből fakadó kötelességtudással megértették a hívó szót. Önként vállalják a szolgálatot, amikor ismét katonára van a hazának szüksége.

Én a magyar honvédség Trianonban sírbatett, de később minden akadály ellenére is feltámadt repülőcsapatának vagyok katonája. Mint ilyen, mint a legfiatalabb fegyvernemnek tisztipilótája szólok a fiatalokhoz. Tizenhat évvel ezelőtt önként jelentkeztem szolgálatra a repülőkhöz. Kifelé nem voltunk katonák, nem volt egyenruhánk, nem volt hadigépünk, kevesen voltunk és csak a hit tartott bennünket össze. A hit az ország feltámadásában, a magyar repülés jövőjében, a hit abban, hogy a honvédség légi ereje mégis csak meg fog születni. És amiben törhetetlenül hittünk, bekövetkezett. A trianoni elnyomatás legszomorúbb éveiben fogcsikorgatva mondtuk: és mégis repülünk! Ma már az a büszke jelszavunk: lovas-nép voltunk, repülő-nemzet leszünk!

A fiatal és nagy fejlődés előtt álló magyar légierőnek azonban sok válogatott katonára van szüksége! Már nemcsak néhányan vagyunk és nem vagyunk elrejtve a világ szeme elől, mint még nem is oly régen. A magyar repülőerő az 1939-es kárpátaljai légigyőzelmekkel, az 1941. évi galiciai és ukrajnai dicsőséges légi harcokkal, sikeres bombatámadásokkal és eredményes felderítő vállalkozásokkal becsületet és elismerést szerzett a magyar repülőnévnek mindenütt. De az elmult évek repülőgép-számát meg kell sokszoroznunk és az eddig elért eredményeket túl kell szárnyalnunk, mert a mostani világháború tapasztalatai azt mutatták, hogy a légierő annyira fontos és mindenütt olyan nélkülözhetetlen, hogy sohasem lehet elég erős.

A honvédség korszerű felszerelésében és ezen belül a magyar légierő drága repülőanyagának előteremtésében elmegyünk az ország teherbíróképességének határáig. Az tehát biztosítva van, hogy mintaszerűen felszerelt és a lehető legjobb gépekkel rendelkező repülőerőnk legyen. A legjobb repülőgépanyag mellett azonban a legjobb pilótákra, megfigyelőkre, mérnökökre van szükség, hogy légierőnk ütőképes legyen.

Akik most életpályaválasztás előtt állnak, figyeljenek hívásomra! A magyar légierő szolgálatába hívok olyan testileg és lelkileg egészséges ifjakat, akik mint tisztek és tiszthelyettesek, hivatásul választják a katonai repülést, akik a magyar hivatásos repülőtiszti és tiszthelyettesi karba akarnak jutni.

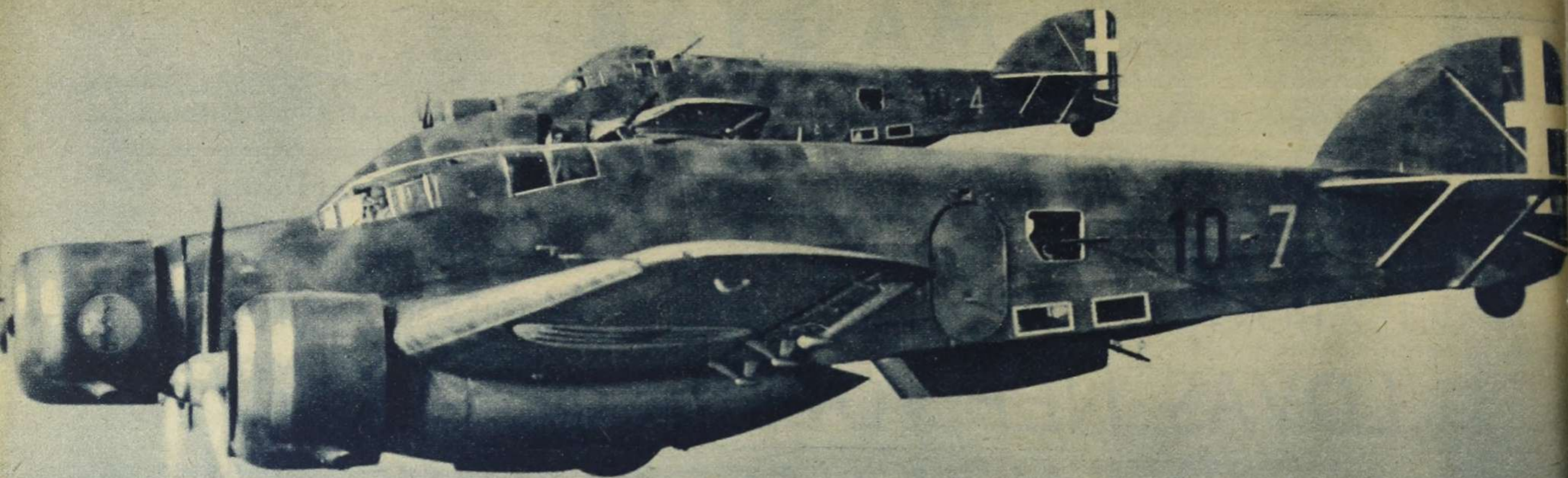
Akik követik hívó szavamat, azok előtt a legszebb, a fiatal férfihez legméltóbb pálya fog megnyílni. A repülőélet szépségét lehetetlen meg nem szeretni.

A katonai repülőszolgálat azonban egy személyben fegyelmezett katonát és képzett repülőt is kíván. A nevelés és kiképzés ilyen irányban fejleszti a jellemet és a repülőkészséget. A kalandvágyóknak, olyanoknak, akik a repülőéletnek csak könnyű oldalát keresik, nincs helye közöttünk. A magyar légierőre váró nagy feladatok fegyelmezett katonákat, egész férfiakat kívánnak és ez a tudat adja meg a szolgálat szépsége mellett annak mély és igazi értelmét.

Magyar fiúk! A repülő életpálya hív benneteket. Magyar anyák és apák! Engedjétek, hogy fiaitok kövessék a haza hívó szavát!

Budapest, 1942. évi április hó 3. napján.

vit. Horthy István



Olasz bombázók Málta felé tartanak

LÉGIHÁBORÚ

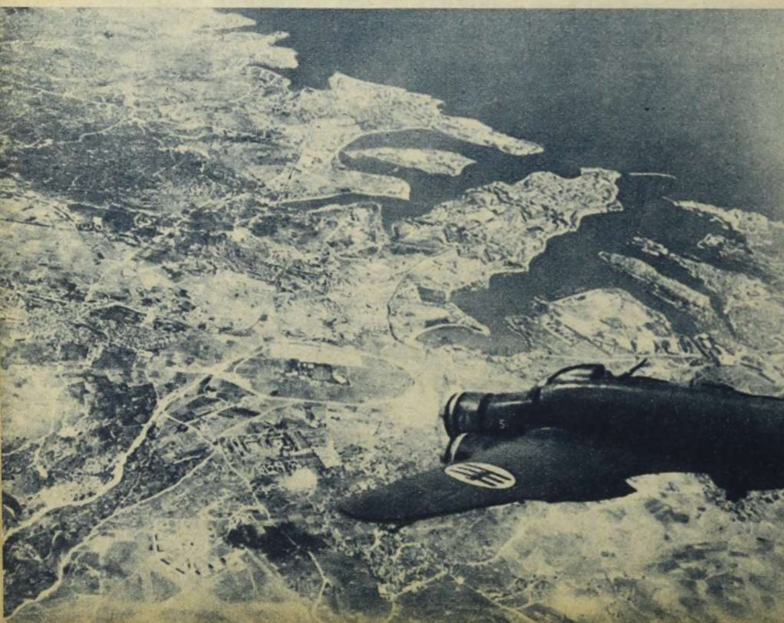
1942 március 28-tól április 12-ig

A tavaszi támadás megindulását megelőző előkészületek időszakát éljük. Az európai front újra élénkebb lesz és a veszteséges szovjet támadások után, amik semmi jelentős eredményt nem hoztak a tél folyamán, a kezdeményezés fokozatosan a német hadvezetés kezébe megy át. Friss csapatok, új hadianyag, új harceljárások fogják a támadást bevezetni, amint az olvadás után a mozgás lehetségessé válik. A keleti támadás bekövetkezése nem fog meglepetésszerűen hatni, tehát a Szovjet is számít rá és igyekszik valami módon ellenrendszabályokat előkészíteni.

Milyen lesz ez? A mélységben való védekezést fogja választani és lassan viszavonul, mindent elpusztítva, vagy legértékesebb ipari és nyersanyag vidékein elkeseredett ellenállással fogja megkísérelni a támadás lefékezését? Mennyi hadianyaga lesz az Archangelszk és kaspitengeri kikötőkben és mennyit tudott termelni a nehéz tél folyamán? A hadianyagszállítások sürgetése és a második front létesítése iránti fokozódó szovjet követelőzés már nem a legyőzhetetlennek hitt tavalyi óriási szovjet hadseregben való feltétlen bizalom hangja. A szovjet segítséget kér, mert egymaga nem eléggé erős, sőt a tél folyamán sem tudott nagy veszteségei miatt eléggé megerősödni. Követeli a második európai arcvonalat bárhol, miután a földközitengeri angol kísérlet nem sikerült és a tavalyi angol légi nonstop offenzíva erőtlensége miatt szintén kudarcba fulladt.

Nagy légi fölény az alapja minden európai partraszállásnak. Enélkül még ha csapatok és szállítóeszközök fölényes számban állnának rendelkezésre az angolszászok számára, akkor sem sikerülhetne a vállalkozás. Sikertelen hadivállalkozás visszahatása pedig olyan lenne, hogy abba az egész Roosewelt—Churchill garnitúra belebukna. Az erős repülőtevékenység pedig kellő számú repülőalap nélkül el nem képzelhető. Ezért az európai nyugati partokon végig előnyben van a tengely, mert lényegesen több repülőalapja van, amelyek segítségével erőeltolásokat végezhet egészen az Északi foktól a Biscayai öbölig. Az angolszász és szovjet repülőerők csak Murmanszk vidékén, Izlandban és

Máltát szünet nélkül bombázzák a német és olasz légierők

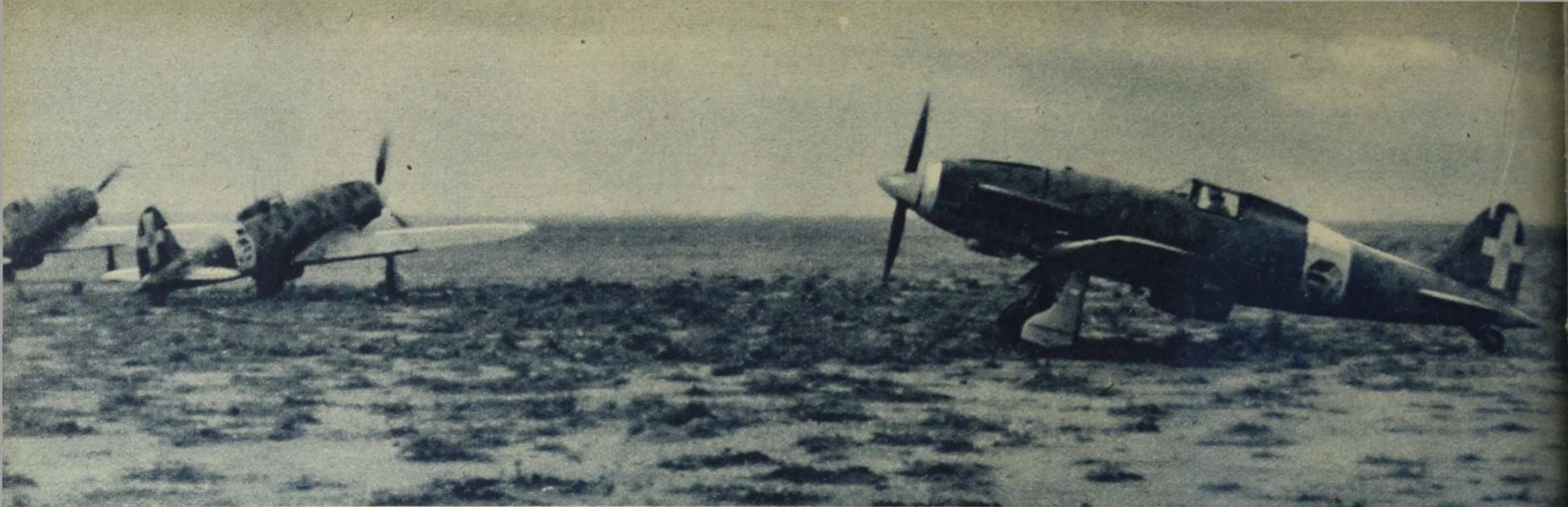


Kertsch kikötője is állandó támadásoknak van kitéve



Német zuhanóbombázók

Olasz vadászok



A legújabb olasz vadászok portyázásra indulnak

végül a angol szigetországban rendelkeznek repülőterekkel. Az ezeket pótló repülőgépszállító és anyahajókból olyan sokat veszítettek, hogy a megmaradt repülőgépszállítóknak nem valószínű partközelben való bevetése. Anglia légiereje ma, otthon, a Közel- és Közép-Keleten van megosztva, sőt hír szerint a Szovjet területen is. Az USA Ausztráliában és Kínában, sőt valószínűleg Indiában is segíteni kénytelen, mielőtt repülőfejlesztési programmját végrehajtotta volna. Az angolszász államok tehát Angliában nem tudnak annyi repülőerőt összpontosítani, ami a legelőnyösebb támadási arcvonalon ma elegendő lenne. A Szovjet megsemmisítése után pedig késő lesz, mert Európa védelme nyugat felől csak erősödhet. A második arcvonal ennélfogva újból légi arcvonal lesz, ahol fokozott védekezés fog szembenállni erősebb légitámadásokkal. Az angol légihadviselés módja eléggé ismeretes. A kikötők és hadiipari szempontból fontos területek támadása mellett *előszeretettel csap rá védtelen városokra* és békés polgári lakosságra. A légitámadások ily módon való elvadulásával a német otthoni arcvonalat nem lehet elcsüggeszteni vagy pláne megtörni. Bombát dobni védtelen városokra könnyebb, mint például a nyugati tengerpart hadifontosságú pontjaira, ezt már megjegyezték maguknak az angol repülők, akikről általánosságban nem előnyösen nyilatkozott Jarnell amerikai ellentengernagy. Ez a szolgálatonkívüli tengerész, természetesen némi elfogultságtól is fűtve, nem kevesebbet állapított meg a Royal Air Force-ról, hogy az angol katonai balsikerek oroszlánrészéért az angol légierő a felelős. Kifogásolta a kiképzés fokát, a szervezet bürokratikus bajait, az összműködés hiányát, a rossz és elavult stratégiát és sürgősen reformokat kíván az egész vonalon. Érdekes volna megtudni, hogy a cikkre mit válaszol Amerikának az angol légierő sajtófőnöke.

A német légierő *»Mölders«* vadászrepülő ezrede a szovjet arcvonalon aratta háromezredik légigyőzelmét. Ez a szám kétszerese annak, amivel Franciaország légiereje a háborúba indult. A légigyőzelemből 2300 a szovjet arcvonalra esik. Egy vadászrepülőezred okozta a szovjet veszteségeknek mintegy kilenced részét! Egyébként a szovjet légierő ez év első három hónapjában 2710 repülőgépet vesztett és a német légierő támadásai már mélységben a megmaradt szovjet ipari központokat érik ismét el. *A kaukázusi partvidék* kikötőitől egész a *Kola-félszigetet* megkerülő ellenséges hajókaravánokig ér el a német légierő karja.

A Kronstadt mellett sérülten horgonyzó szovjet hadihajók legnagyobb egységei újabb súlyos légitámadás után végleg elvesztek Szentpétervár védelme szempontjából.

Az északra, Murmanszk környékén vívott harcoknál pedig a finn légierő repülőalakulatai értek el sorozatos légigyőzelmeket az angol gépanyaggal harcoló szovjet pilótákkal szemben.

A keleten beálló olvadás és az azt követő sártenger a repülőterek használhatóságát is korlátozza átmenetileg, de ez mindkét felet egyformán érinti, illetőleg a mintaszerű német munkaszolgálat révén az átmeneti időszakra is lesz megoldás. A német légierő súlyos harcokat vívott télen és mindenben támogatta a földi csapatok harcát. A tavasz várható hadieseményeinek gyujtópontjában mindenütt ott lesz a keleti fronton a német légierő, a szövetséges olasz, magyar, finn és román repülőalakulatokkal együtt, hogy véglegesen eldöntse Európa keleti határán a légiuralom kérdését. Amerika és Anglia felől kétségkívül kapott a Szovjet repülőanyagot és saját gyáripara sem bénult meg teljesen, de az északi hajóút eléggé veszteséges, a Perzsia felőli pedig nem eléggé kiadós, a szovjet iparral pedig el fog bírni a német légierő.

A tavaszi harcok kezdetének talán azokat a tisztogató hadműveleteket lehet tekinteni, amelyek elszigetelt és a front mögött összeverődött szovjet felkelők és csapatok megsemmisítésével máris megindultak. Az arcvonal mögött viszont a szükséges rengeteg hadianyag és az új csapatok előrevonása folyik a helyreállított vasútvonalakon és a használható alapú műutakon.

✱

A nyugati arcvonalon a németek légitámadása keleti és déli angol kikötőket ért, míg az angolok *Lübeck* után *Bonn*-t és *Párizs* környékét támadták, azonban igen nagy veszteséggel. Az angol légierő megkísérelte a francia—holland tengerpart elleni támadásokat nappal, a Németország ellenieket éjjel. Vesztesége két hét alatt 173 vadász- és bombázógép. A Saint Nazair-i kalandot nem kísérte tehát újabb vállalkozás, megmaradtak a légitámadások mellett.

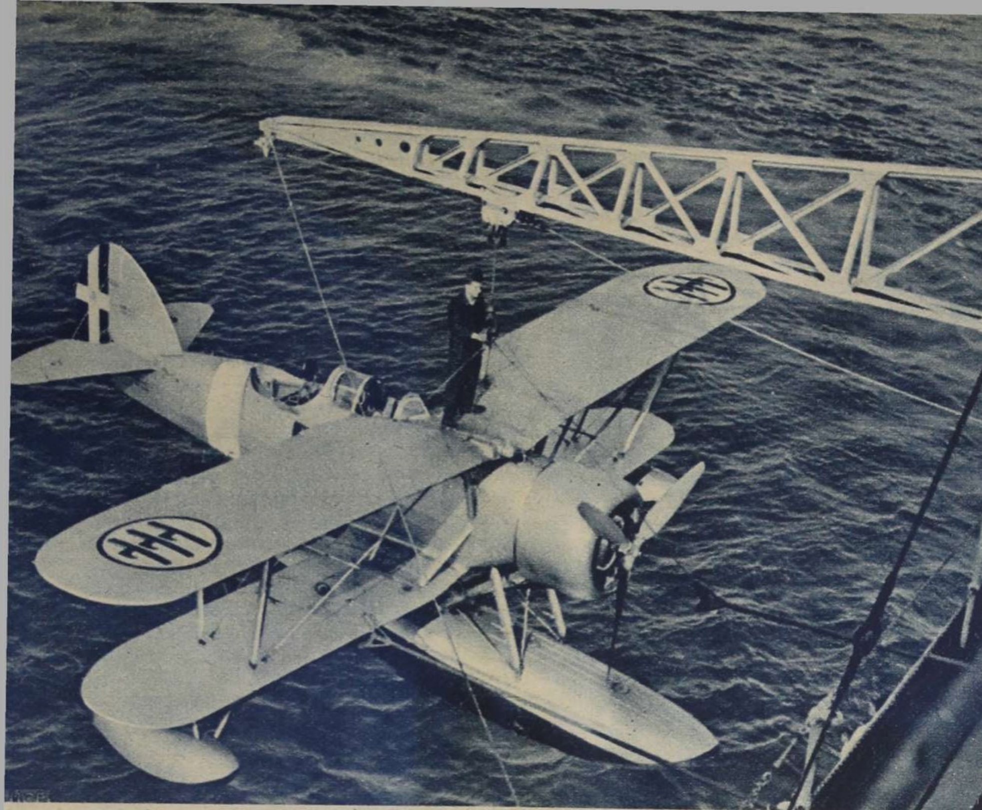
A nyugati arcvonalon is elérte egy né-

A légiharcról megérkezve, sietve ugranak ki gépükből a pilóták s nyomban jelentést tesznek



Olasz bombázó





A felderítőgépet a hadihajó fedélzetére emelik

met vadászrepülőezred ezredik légigyőzelmét a csatorna partján. A német légierő önfeláldozó repülőinek teljesítményét legjobban az bizonyítja, hogy a legmagasabb német kitüntetést eddig csak repülők érték el, Mölders és Gallaud; a tölgyfalombos és kardos vaskeresztesek közül március végére negyvenhat volt repülő és negyvenhárom egyéb fegyvernembeli a tengeren.

Az atlantióceáni háború különösen Amerika partjai előtt tovább halad a legeredményesebb tempóban. Elsüllyedt 105 hajó 646.900 br. tonna tartalommal, megsérült további 39 hajó. Ezenfelül olasz tengeralattjárók is elsüllyesztettek a Naribi-tengeren 114.000 tonna hajóteret. A növekvő szállítási és utánpótlási gondok, az angolszász államok által leküzdendő nagy távolságok a két tengeri nagyhatalmat elsősorban a tengeren tették oly gyengévé, mint eddig történelme folyamán soha. Az angol flotta szétroncsolt csatahajóival és cirkálóival van tele minden tenger. Hol van ma az a tengeri fölény, aminek segítségével nagy, átütősikerű vállalkozást lehetne megkísérelni Nyugat-Európa ellen?

*

A Földközi-tengeren a tengelyhatalmak légiháborúja folyik. *Málta kétezer légitámadás után* utolsó napjait élő körülzárt sziget, elvágva hetek óta minden utánpótlástól, kikötőiben rongált hadihajók vannak, repülőtereit a rengeteg légibomba úgy felszántotta, hogy már erősebb alakulatok nem állomásoznak rajta. Átköltöztek Észak-Afrikába és Ciprusba. Az olasz légierő eredményes támadást intézett *Gibraltár* ellen is a napokban. A hajókaravánharcokban is a tengelyhatalmak győztek. Rommel és Bastico tábornokok csapatai állandó erősítést kapnak Olaszország felől vízen és levegőben. A tengelyrepülők pedig bombázzák az angol hajózáson kívül az egyetlen északegyiptomi vasútvonalat és annak kirakóállomásait. A Földközi-tenger vidékén a tengelykezdeményezésnek egyre kedvezőbb lehetőségei fejlődnek ki. Különösen, mióta az egyiptomi belpolitikai helyzet sem úgy alakul, ahogy Churchill szeretné.

A Földközi-tenger vidéke volt az angolok — egy év előtt megkísérelt — második arcvonala Európa ellen. A Balkán és Olaszország ellen léptek fel fenyegetőleg, főleg a hírverésben. A balkáni és libiai front egyaránt összeomlott tavaly. Lehet részükről itt keletebbre, miután Szíria, Irák, Perzsia felől a török határt fenyegetik, kezdeményezésre számítani?

*

A távolkeleti arcvonalakon Japán újabb szárazföldi, tengeri és légisikereket ért el a háború negyedik hónapjának végére.

A *fülöpszigeti* bezárt amerikai erők megadták magukat és ezzel jelentős csapatok szabadulnak fel Ausztrália felé.

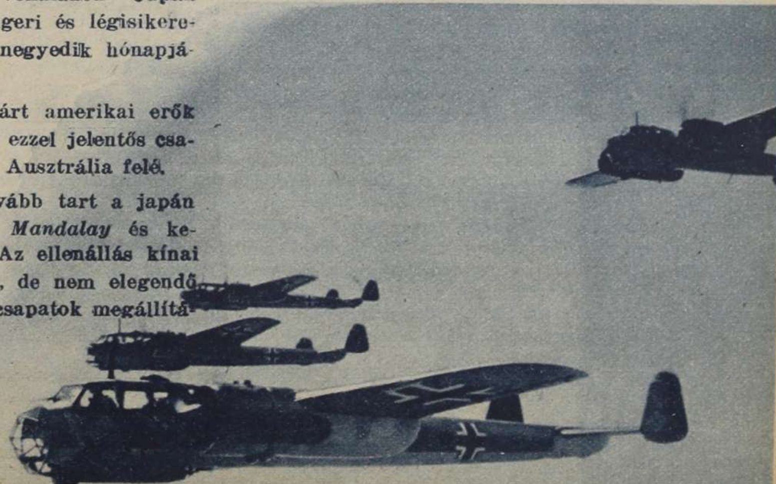
Burma területén tovább tart a japán előnyomulás északra *Mandalay* és keletre *Kalkutta* felé. Az ellenállás kínai és angol részről erős, de nem elegendő a japán és thaiföldi csapatok megállítására.

Ceylon-sziget körül nagy tengeri csatát nyertek meg ismét repülőikkel a japánok. Ezúttal zuhanóbombázók voltak azok a gépek, amelyek egy japán repülőgépszállítóról felemelkedve megsemmisítettek két nagy cirkálót, egy repülőgépanyahajót és néhány kisebb egységet. A legyőzhetetlen angol flotta megint gyengének bizonyult a japán légierővel szemben. *Ausztrália* körül is komolyodik a helyzet, állandóan jönnek USA-csapatok és állandóan kerítik be Ausztráliát nyugat felől egyre céltudatosabban a japánok. Csak Uj-Guineában eldöntetlen még a harc, de úgy, mint a Bataan félszigeten, Port Morosbynél is elérik a japánok céljaikat.

Csoda ezután, hogy amikor Japán mindenütt bebizonyítja Indiának Anglia végelgyengülését, nem sikerült Crippsnek egy tál lencséért Indiát megszerezni az angol védelem számára?

B T





Ju. 88-as harcigépek támadáson

Seversky amerikai alezredes:

AZ AMERIKAI LÉGIERŐK HIBÁI

A légihaderő létfontosságú a mai háborúban: nélküle nem érezheti magát biztonságban egyetlen nemzet sem. Ma azonban az Egyesült Államoknál éppen a légihaderővel van baj.

Az amerikai haditengerészet légihaderejе igen jó. A hadsereglégierők nagy reményekre jogosítanak. Ugyanakkor azonban elöregedett szervezetekben, megkötött harcászathoz vannak rögzítve és a felületi, kétdimenziós háború hadászata irányítja tevékenységüket. Emiatt maradnak az Egyesült Államok igazi légihaderő nélkül.

A baj oka nem felületi, mélyre nyúlik: az amerikai tervek és a nemzeti biztonságról alkotott kép velejében vannak gyökerei. Ebből következik, hogy egészen új felfogásban kell az amerikai légihaderő kérdését vizsgálni. Be kell látni, hogy jelentősége több, mint létfontosságú. Az Angliáért folyó csata, a Battle of Britain, bebizonyította, milyen új körülmények között folyik a mai háború. A nemzetek gyakran hosszú időn át tiszta légiháborút folytatnak a levegő uralmáért. A földi és tengeri hadműveletek szinte lehetetlenek, amíg a légi fölényt meg nem szerezték. Nem szabad elfelejteni, hogy a repülőgépek offenzív hatósugara egyre növekszik és az a hadi helyzet, amely ma a La Manche felett van, holnap már az Atlanti- vagy a Csendes-óceánra is érvényes. Ma kell felkészülni katonai felszerelésünkkel az új elemben, a levegőóceánban folytatott tiszta légiharcra. E harc eszköze a repülőgép, amely — ha alkalmas arra is, hogy együttműködjék a hadsereggel és a légihaderővel — ugyanakkor önállóan is megvívhatja a levegő háborúját.

Éppen ezen a téren tévesztette meg az amerikai népet a hadügyminisztérium. A hírverés nagy harsonázása közepette jelentette be az USA hadügyminisztériuma, hogy a repülés (adminisztratív) vezetésében változás állott be. Ezt az önálló légihaderő felállítása felé tett lépésnek álcázták a közvélemény számára. Valójában nem történt egyéb, mint megalkuvás a jelenlegi helyzet és a kívánt fejlődési állapot között. Kissé több fényt vetettek az amerikai repülés egyik csoportjára, megtartva továbbra is alárendelt jellegét. A multban ugyanis két ága volt az amerikai hadsereg légierejének: az Army Air Corps, amely a felszerelést szerezte be, vizsgálta felül és a pilótaképzést végezte, és a G. H. Q. Air Force, amely a vezérkar főnökének alárendelve a támadó fegyvernemet alkotta. Ma ezt a két ágat egy fej alatt egyesítették. De ezzel nem javították azokon a hibákon, amelyeknek következtében az amerikai repülés a nagy világversenyben lemaradt, erre nem jutott idejük a minisztériumoknak. A bajokat nem lehet orvosolni azzal, hogy néhány tábornokot elmozdítanak és néhány osztályt vagy hivatalt egyesítenek.

Az Egyesült Államok, legalább is hivatalosan, a légihaderőt egyszerűen fegyvernemnek tekintette, akár a páncélosokat vagy a búvárhajókat, vagy a tüzérséget. Amíg e felfogás érvényesül, Amerika nem számíthat sikerekre a légiháborúban. Különösen megalázó a légihaderő számára, hogy a hadügyminisztérium mai átszervezése után is a hadvezetőség úgy kezelheti a légihaderőt, mint valamiféle segédszolgálati ágat. A kompromisszumos megoldás nem szabadíthatja fel az amerikai repülést két nagy ok miatt:

1. mivel a katonai repülést szándékosan két részre osztva hagyja a hadsereg és a haditengerészet kötelékében, önálló légihaderő nélkül;

2. mivel nem foglalkoznak eleget azokkal a nagy kérdésekkel, amelyeket kielégítően kell megoldani és amelyeket csak a repülés tud megoldani: előbb megszerezni a légi fölényt, hogy cselekvési szabadsága legyen a hadseregnek és a haditengerészetnek.

Hogyan lehet szó egységes vezetésről, amikor az amerikai légihaderő egyik része tábornokoktól, másik része tengernagyoktól kap parancsokat, de egyik részük sem önálló repülőparancsnokságtól? Itt nem is lehet szó önálló repülésről, csupán egy csomó repülőgépről, amelyek elöregedett és lassú fegyvernemekhez vannak kötve, ráadásul rajtuk van a nehézkes gondolkodás és az elavult szervezet minden nyűge.

A sok fékező erő között a legerősebb — a hadsereg uralma a légihaderő felett — a bejelentett változásokkal nem szünt meg hatni. Még mindig megvan a kiképzésben, az anyagellátásban és gyártásban az a külső ellenőrzés, amely a multban is tehetetlenné tette a repülést. Az USA katonai repülése mindig nyomorúságosan függött olyan emberektől, akik igen járatosak voltak a földi erők ellátásában, de semmit sem értettek a légierők anyagának elbírálásához és felszereléséhez. Az eredmény az lett, hogy a légierőkre a hadsereg ráerőszakolta véleményét a felszerelés dolgában és saját ellátó szervezetét ültette a légihaderő nyakába. E fonák helyzet néhány epizódja komikus, de némelyik tragikusan végződött.

A szerző személyes tapasztalatból tudja, hányszor kellett átalakítani és gyötörni az új szerkezeteket, új gépeket, hogy a gépekbe a hadsereg szabályzatai szerint kiképzett gyalogos és tüzértisztek kívánságának megfelelő géppuskákat és egyéb fegyvereket lehessen beszerelni. Az urak nem értették meg, hogy az, ami jó a hadseregnek, nem szükségképpen jó a légihaderőnek!

Beszéljünk néhány tényről:

1934-ben az elnök hirtelen megbízta a hadsereg légierőit a légiposta szállításával, miután Farley miniszter megsemmisítette az összes szállítási szerződéseket. Sem az elnök, sem a közönség nem tudta, hogy a légihaderő egyáltalán nem volt felkészülve ilyen feladatra. Miért? Mert évek hosszú során át a hadügyminisztérium a rádiót és a vakrepülő műszereket felesleges fényűzésnek tartotta a repülők számára. A személyzet és a felszerelés egységesítése fontosabb szempont volt, mint a biztos működés elérése. Akár nem ismerve a veszélyeket, akár vakmerően bizakodva, hogy valami csoda megmenti embereit, a hadsereg elvállalta a feladatot. Az eredmény az lett, hogy a légihaderők bátor pilótái, jó katonák, akik a parancsot teljesítették, vértanuhalált haltak a hadsereg bürokráciája és a szállítás oktalan módszerei következtében. Sírjukból cáfolják meg ma is a hadseregnek azt a hitét, hogy valami isteni akarat folytán hivatva van a légihaderő irányítására. Így mutatott rá egy »szerencsés végletlen« a hadsereg hibáira a felszerelés terén. De még nem is volt szó a bombák, a fegyverek és sok más fontos katonai tényező kipróbálásáról, hanem csak postáról! A többi téren a hadsereg befolyása változatlanul megmaradt. Egy egyszerű rendelet elszólította a fegyverzet-osztály éléről a repülőtisztet, aki eddig azt vezette.

A helyzet az maradt, hogy a hadsereg továbbra is uralkodott a légierőkön és megszabta gépeinek teljesítményét, fegyverzetét és egyéb adatait. Minden javítást megakadályozott a hozzá nem értők tevékenysége.

Ezt a végzetes helyzetet jól látta az amerikai repülőipar és a légierők néhány tisztje. De ezt csupán a második világháború, egy újabb »szerencsés végletlen« tárta az egész amerikai világ szeme elé. A háború bebizonyította, hogy csupán a repülőtulajdonságokat véve alapul, sok amerikai gép volt, de ezek gyakorlatilag nem voltak teljesértékű katonai gépek. Hogyan nevezhettük volna őket katonai gépeknek, ha hiányzott belőlük éppen a harci érték? Elvitathatatlanul tökéletesen felvilágosították a hadügyminisztériumot külföldi katonai attasék a harcigépek fejlődéséről. Innen az urak fogalmat alkothattak maguknak arról, hogy az USA gépei tűzerőben csak töredékét képviselik azoknak a gépeknek, amelyekkel az európai hatalmak háborúba indultak. Akik az amerikai mérnökök közül láthatták közvetlenül a háború előtt az európai gépeket, mind a hadügyminisztériumhoz fordultak, hogy tökéletesítse a gépek katonai felszerelését. Hiábavaló volt. Azt válaszolták, hogy a gyárak törődjenek a dolgukkal. Ezek szerint a gyárak feladata csak az, hogy szó nélkül adják el gépeiket a hadügyminisztériumnak.

Nem az a kereskedő első parancsolata, hogy a vevőnek mindig igaza van, még ha ez a vevő a szerzett magа és ha a védelmére beszerzett anyag a sorsára van befolyással?

A hadsereg befolyását a fegyverzet terén egy csomó badarságban láthattuk. Az európai országok gépein a szárnyakban levő géppuskák tömege és 20 mm-es gépágyúk vannak. Ezzel szemben az amerikai gépeken az egyet-

len fegyverzet két szinkronizált géppuska. Ennek a tűzerejét a légcsavar forgása korlátozza s így együttes tűzereje csupán másfél géppuskával ér fel! Hosszú személyes tapasztalat alapján állíthatom, hogy a hadsereg ismételten és rendszeresen visszautasította a szárnyba épített géppuskákat és megkövetelte, hogy minél közelebb a pilótához, a törzsbe építsék azokat. A fegyvertiszt előtt hosszú évek alatt megszokott kép elevenedett meg: nem tudott megszabadulni a vállhoz emelt puskával álló ember kényszerképzététől! S ezeket a földi harcászati elveket akarták maradéktalanul átvinni a repülőkre. S ezeket az urakat nem lehetett belátásra bírni. A legjobb gépeket kellett tervezőiknek elrontani, hogy elhelyezhessék a hadsereg kontárai által előírt fegyverzetet. Az eredmény a teljesítmény romlása lett.

Ragaszkodtam a hadseregnél ahhoz, hogy a Seversky P. 35. gépen a szárnyba ágyúkat szereljünk. Ha a szárnyba szereltük volna az ágyúkat, a tűzerőt megkétszereztük volna és megkétszereztük volna a hatástávot is egy külön benzintartály beszerelésével és mindezt 1800 dollárért! De a hadügyminisztérium visszautasított, hivatalos levélben értesítvén, hogy az újítás harcászati előnyei nem érnék meg árukat! Ez történt 1938-ban, a háború előtti utolsó évben! És ugyanilyen konok ellenállás volt érezhető a fegyverzet javításában, különösen a benzintartály páncélozásában. A jó gyalogos lelkek nem érthették meg a veszélyeket és ellenintézkedésüket, hiszen a légiharc távol esett katonai tapasztalataiktól! S mindez rányomta bélyegét a gépek minőségére. S ami a belső körökben nyilvánosságra jutott, azt a nemzet nem tudta meg. És nem tudná ma sem, ha a háború nem mutatott volna rá a hibákra!

Így történt, hogy a Curtiss P. 40. vadászgépek, amelyeket első vonalbeli gépeinknek neveztek, sokkal rosszabbak az angol vadászoknál. Megbízható jelentések igazolják, hogy a gépek százait soha nem állították harcba, elavultnak tartották és esetleges segédszolgálatra tartották tartalékban. Tudva az angol légihaderő nagy szükségletét gépekben, ez aligha lehet fényes biztosítéka elsővonalbeli gépeink minőségének. Néhány P. 40. Angliában az iskolázás céljaira áll szolgálatban.

Annyi bizonyos, hogy a háború kitörésekor szárnyba épített gépágyúk, golyóálló tartályok, páncélozott pilótaülések szükségesnek bizonyultak (kivéve a hadügyminisztérium felfogását). Viszont az sem hagyható figyelmen kívül, hogy új gépet nem lehet tervezni és tömeggyártásba állítani néhány hét alatt. Ebben a tényben rejlik annak oka, hogy Amerika csak ma kezd korszerű gépeket gyártani.

Azt jelenti ez, hogy Amerika behozta a kétévi késést? Nem, mert most csupán az 1939 szeptemberi helyzetet állítottuk be. De a világ többi repülése alaposan elhúzott mellettünk.

A mi elsővonalbeli motorunk az Allison, mely 1150 lóerős. Emellett egy hasonló teljesítményű Rolls Royce motort gyártunk és ezzel a P. 40. gépet hirdetjük nagy újításként. Ezzel szemben az angolok új vadászgépeikbe a Napier Sabre motort építik, amely 2000 lóerős. S a legérdekesebb, hogy ez a Napier motor hónapokon át a USÁ-ban, várva arra, hogy megengedjék gyártását ebben az országban.

Az amerikai vadászgépek sebességi standardja 590 km/óra, ha a motor rendesen működik. S a sebesség jelentőségét ma nem lehet eléggé felbecsülni.

Az új Spitfire gépben két ágyú van, egy szárnyban; egy újabb gépben négy gépágyú van. Ezzel szemben a legújabb és most gyártásba került amerikai vadászgépen nincs gépágyú, csak a szárnyban egy csomó géppuska. Más szóval, katonai szemszögből, ismét két évvel el vagyunk maradva.

Hát nem csodálatos ezekután, hogy az amerikai átlagember a nagy nemzeti repülés létezésében és az amerikai gépek felsőbbségében hisz, beugratva az állandó propaganda hírharsonájától?

Az olasz légihaderő megalapításának huszadik esztendejébe lépett

1942 március 28-án ülte az Armata Azzurra megalapításának tizenkilencedik évfordulóját. A zöld-fehér-piros lobogónak sok dicsőséget szerzett olasz légihaderő e napot nagy ünnepségek keretében az egész olasz nemzet ünnepévé avatta.

Az ünnepségen megjelent a Duce, kíséretében Rino Corso Fougier repülőtábornok, a légihaderő vezérkari főnöke, De Bono tábornagy, Balbo tábornagy fia és a fasiszta párt magasrangú vezetői, valamint a légihaderő parancsnokai.

Az egész ünnepély alatt az Armata Azzurra legújabb gépei repültek zárt kötelékben a kivonult csapatok felett. Macchi C. 202., Reggiane Re. 2001. és Piaggio P. 108. M. gépek nagylétszámú kötelékei zúgtak a levegőben a kegyeletes ünnepség résztvevői felett. Itália légi nagyhatalmi állásának méltó képviselőiként.

A Duce kitüntetéseket osztott, többek között negyvenkilenc arany vitézségi érmet hősi halált halt repülőknek és hat arany vitézségi érmet élő olasz repülő hősöknek.

Mussolini miniszterelnök, mint az olasz légügyi minisztérium vezetője és az olasz légihaderő főparancsnoka, a következő beszédet intézte a kivonult repülőalakulatokhoz:

»Tisztek, Akadémiai növendékek, Altisztek és Repülők!

Negyvenkilenc arany vitézségi érem hősi halált halt repülőinek és hat az élő hősök számára övezi új dicsőséggel a Haza Szárnyait és bizonyítja és megszenteli fajtánk féktelen harcikedvét és vitézségét.

Ma, az Arma Azzurra alapításának tizenkilencedik évfordulóján, célszerű visszaemlékezni a közeli időkre, amelyek mégis távolinak és szinte hihetetlennek tűnnek. Nem a feledékenyek, sem pedig azoknak a korcsoknak az érdekében, akik képtelenek ennek az emberiség történetében egyedülálló időnek nagyszerűségét megérteni, hanem a fiatalok és a legfiatalabbak kedvéért.

Megdönthetetlen valóság: mikor a féketeinges forradalom kormányzat és kormányhatalom lett, szó szerint semmi sem létezett már abból a repülésből, amely a világháború alatt a Karszt dolinái és az Alpok csúcsai felett, Bécstől Cattaróig el nem enyésző lapokat írt a történelem számára és amely Baraccában, ebben a tiszta és gáncsnélküli Bayard-lovagban találta meg a maga égi lovagját. Az 1919., 20. és 21. években az elhanyagolt mezőkön felütötték fejüket a dudvák. A hangárokban elszórtan állottak elavult roncsok. És a pilóták szívükben mély fájdalommal álltak a hatalmas, hihetetlen, bűnös kezek által létrehozott romoknál.

Elhangzott a hívó szó és először azokhoz szólok, akik az általános kétkedés időszakában erős hittel hittek. Az akarat a végsőkig feszült és rövid időn belül — ez a fasizmus kizárólagos érdeme — az új életre kelt olasz Szárnyak ismét erősek lettek a Földközi-tengeren, kiterjeszkedtek a Vörös-tengerig. És röviddel később, Balbo vezetésével, nagy kötelékeink átrepülték az Atlanti-óceánt, az egész világ csodálata közepette.

Elérkezett az elhatározások órája, az örökre elmulaszthatatlan pillanat, amely meghatározza a népek értékét, rangsorát és jövőjét.

És eljött a háború: a háború Líbia visszaszerzésére, a háború a Birodalom meghódítására, a Spanyolországot a bolsevista veszedelemtől megszabadító harc — és ma a háború a demo-plutokratabolsevista koalíció ellen és ez a háború fogja végérvényesen felszabadítani Itáliát és elszakítani láncait, amelyek rabként tartják saját tengerében.

Valamennyi háborúban az olasz repülés az emberi teljesítmény végső határáig ment el: a kockázatvállalásban, az önfeláldozásban.

Fiatalság, lelkesedés, lángoló hév: ezek azok a katonai tulajdonságok, amelyek megvédik a Haza egét és hozzájárulnak a győzelemhez.

Zúgó, mint motoraink döreje az intelem, amely ezer és ezer elesett bajtársunk halálából fakad. Ők még most is és mindig jelen vannak és láthatatlanul vezetik a magasból a századokat, amelyekhez tartoztak. Ők élnek és örökké élni is fognak az olasz nép nemes, nem felejtő mélyérzésű szívében!«

(ne.)

NYIRÁDI SZABÓ IMRE:

HAJNALI ŐRJÁRAT

I.

A hajnal úgy köszöntött rá a vidékre, mint az elmenő ember. Hangosan, vidáman mozdultak meg a színek. A fák és a harmatos fű, ami mindenfelé csodálatos pompával ragyogta be a földet. Egyszerű dísz volt ez. Fenséges és egyszerű.

Előbb csak halvány fény mutatta, hogy a sötét foltok az éj fátylából maradtak itt. Aztán már fehér sávok húzódtak keresztbe az égen. A hajnal istennőjének útjai voltak ezek. Távol, nagyon messze nyargalt a sötétség és a látóhatár szélén volt már elmenőben...

A gépek csendesen pihentek a mozdulatlan fák alatt. Némelyikről mintha lecsúszott volna a takaró, akár csak az alvó emberről. Fémes testükön vörösen csillogott a víz. Az éjszaka könnyei.

Hajnalodott...

A pilóta ott álldogált a gépe mellett. Közelében egy őr haladt el. Szétvetett lábakkal állt és tekintete a tisztuló égboltozaton pihent meg. Fent, magasan, úgy nézett ki a mennyboltozat, mintha valaki egy seprűvel végighúzott volna rajta. Vékony, fátyolszerű szalagok ültek némán az Űr közvetlen közelében. Pár lépést tett a gépek felé. Csizmája alatt megcsikordult néhány kavics. Az órájára nézett. Valahol messze még békességesen álmodtak az emberek. Az elmondott esti imádság járt még a levegőben. Anyjára gondolt. Álma biztosan nem olyan szép, mint a többi embereké és kezét imádságra kulcsolva álmodja haza a fiát.

A pilóta a bőrkabátján igazított valamit, aztán tovább ment...

Ebben a nagy mozdulatlanságban, amikor itt-ott új színek éledtek és a látóhatár kitisztult; lelke akaratlanul hazajárt a végtelen égen át. Most nem tévedhetett el a sötétségben. Úgy érezte, ezekben a pillanatokban imádkoznia kellene.

Gépét megtisztították a gallyaktól, amikkel befedték este. Az ellenséges gépek kora hajnalban erre jártak már.

II.

A föld kékesen elmosódó párába veszett. Előbb még minden csendes volt. A magasból úgy tetszett, hogy hatalmas békanyál húzódott a tájra. Különösen a dombok alján tűnt elő valami mozdulatlanul lebegő fehér fátyol. Akár a vénasszonyok nyara szeptemberben. Később élénkebb színek váltották fel a szemhatárt. A reggel ott járt a szomszéd községben...

A pilóta magasan repült. Gépe nagy sebességgel rohant át az égen, ami a kékes-fekete színekből lassan vöröses aranyba ment át.

— Szél lesz, — villant át az emberek agyán a földön.

A pilóta tekintetével átölelte a vidéket. Kezét levette a gázkarról. Megnézte a csuklójára erősített órát.

— Négy óra ötven perc! Perwomaisk már nem lehet messze.

Minden pillanatban odaérhet a részére kijelölt területsávba.

Hirtelen édesanyjára gondolt. Alul a hatalmas mélységben békésnek látszó falvak mozdulatlankodtak. A felkelő nap rózsás fényei egy templomon csillantak meg. Most jön a teljes reggel. Valahol majd nagyon messze felébrednek az emberek. És felébred az ő anyja is. Aki mindig el szokott menni a reggeli misére...

Tekintetét mereven előre szegezte. Keze lazán fogta a kormányt. Érezte, hogy most, lélekben közelebb van az Istenhez. Imádság jutott az eszébe. Valami megmagyarázhatatlan meghatódottságot érzett.

— Szegény jó anyám! — mondta maga elé halkan.

A fedőlemezen csillogott az éledő meleg fény. A motor is meleget árasztott. Lejjebb ereszkedett. Az utakat figyelte. Mindenütt csend és mozdulatlanság. Szemébe hirtelen éles villanás vágott. Tekintete a templomon akadt meg. A toronyból tüzeltek. Gyors egymásutánban villantak a lövések. Arca megkeményedett.

Élére állította a gépét. Olyan nagy sebességgel zuhant lefelé, hogy a sebességmérő ugrásszerűen haladt előre. Finom mozdulattal vette fel a gépet. A Messerschmitt karcsú teste a templom másik oldalára került. Fordulót végzett. A gép orra pontosan a torony ablakain ült. Megnyomta a lőbillentyűt. Látta, hogy porlik el az anyag a becsapódott lövedékek nyomán. A torony ijesztően megnőtt. Gyorsan közeledtek az ablakok. Onnan is villanások csaptak ki. Kiemelte a gépét. Hatalmas zúgással rohant el a templom felett.

A falu túlsó végén volt. Éles fordulót végzett. Vissza! A nap fényében látta ismét a templomot.

Felrántotta a gépét. Körös-körül eláradt a fény, amit az Isten küldött le a földre. Hatalmas ívben kanyarodott el a falutól.

Ajkait szétnyitotta. Valami megkönnyebbülést érzett.

És a gép átúszott az égen; eltűnt a messzeségben arrafelé, ahol a támaszpontja volt.



Mölders ezredes hősi halála után Galland ezredes lett a német vadászrepülőerők szemlélője

KÉPES HÍRADÓ

Kesselring tábornagy az arcvonal felett, gépe kormányánál





Róma az olasz légierők megalapításának XX-ik esztendejét ünnepli



Balbo tábornagyné Afrikában





Messerschmitt-vadászgépek készenlétben az egyik tengerparti repülőtéren

Dornier Do. 18. távolfelderítőgép az Északi-tengeren




Gépek a fák közé rejtve


Hálóval rejtett repülőgép

BACHÓ ISTVÁN ALEZREDES

REPÜLŐTEREK REJTÉSE

Az olasz és német hadijelentésekben naponta olvassuk, hogy x—y repülőgépet semmisítettek meg a földön. Ennek körülményeit érdekes tanulmányozni szakszempontból, mert különösen a német-lengyel háborúban az ilymódon harcképtelenné tett lengyel gépek száma messze felülmulta a légiharcban elért eredményeket.

A repülőgépek, ha a földön állanak, tehetetlenek minden támadással szemben. Fegyverzetüket a repülés állapotára szerkesztették és nem a földön folytatandó harcra.

Érthető tehát, hogy az ellenség ezen gyengéjét minden harcoló fél kihasználni igyekszik, mert hisz aránylag kis kockázattal a legnagyobb eredményt érheti el.

Ilyen körülmények között egy repülőtér, mely háborúban felismerhető légi figyeléssel, mágnesként vonzza magára az ellenség figyelmét és magában hordja a megsemmisülés csiráját, amiért előbb-utóbb rendeltetésére alkalmatlanná válik. Tehát akkor járunk el helyesen, ha *minden használatban levő repülőteret háborúban felismerhetetlenné teszünk és amennyire ez lehetséges, már békében előkészítjük rejtését.*

A repülőterek rejtésének feladata nem egyszerű. Eltekintve a pénzbeli kihatásától és az anyagi szükségletek nagy mennyiségétől, mint rejtés műszaki probléma is első helyen áll. Hogy megértsük a feladat mineműségét, alábbiakban röviden vázolom azon körülményeket, melyek nagy általánosságban jellemzők egy repülőtér felismerésére:

150—200 holdnyi, vagy még ennél is nagyobb fanélküli sík terület, rendszerint fűvel benőve. A gurulópálya szegélyén találjuk a hangárokat, ezek híján fasort vagy erdőt, melyek koronái alá lesznek a repülőgépek helyezve. Ezenkívül a közelében találunk épületeket, vagy majort, a hajózó és földi személyzet részére, meg a műhelyek és egyéb tartozékok befogadására. A további ismertető: a bevezető utak, ösvények stb., nagyobb repülőtereken szabványos vagy keskeny iparvágány.

Tehát:

1. Minden kétséget kizáró áruló körülmény, ha egy tereprészen repülőgépet látunk.

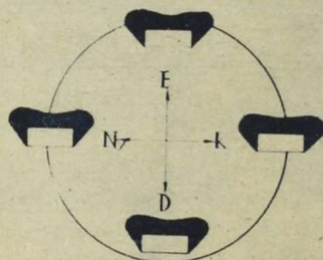
2. Jellemző továbbá a gurulópálya, ha gyepesített hatalmas egyszínű felület.

3. Továbbá a hangárok nagy egységes tömbje és erős árnyékképződésük.

4. Végül a repülőterekhez vezető közlekedési utak, vasút stb., ezek vonalvezetése, esetleg végződései.

Említettek alapján a repülőterek rejtése többé-kevésbbé abból fog állani, hogy:

1-hez. A repülőgépet nem hagyjuk a



gurulópályán állani, hanem betoljuk a hangárokba. Még célszerűbb, ha a szegélyfák koronái alá gurítjuk, feltéve, hogy ilyenek vannak. Tehát érdekünk, hogy a repülőtér szegélyeit gyorsan növő és terebélyes koronájú fafajtákkal idejében befásítsuk. Ha figyelemmel tanulmányozzuk az 1. számú képet, rájövünk, hogy rejtőzés szempontjából legelőnyösebb, ha a déli szegélyen levő fákat használjuk fel. Ez esetben a repülőgép szárnya egész napon át a fák árnyékában van, törzse pedig a koronák alatt talál helyet, amint ezt a 2. számú kép szemlélteti.

Nehezebb a helyzetünk, ha olyan repülőteret kell használnunk, melynek szegélyén, vagy közelében nincsenek fák, vagy más természetes rejtőzési lehetőség. Ilyenkor rejtőhálóval oldjuk meg az esetet. Az egyik képünk a rejtőháló egyik alkalmazási módját szemlélteti.

Hálóval rejtett repülőgépek

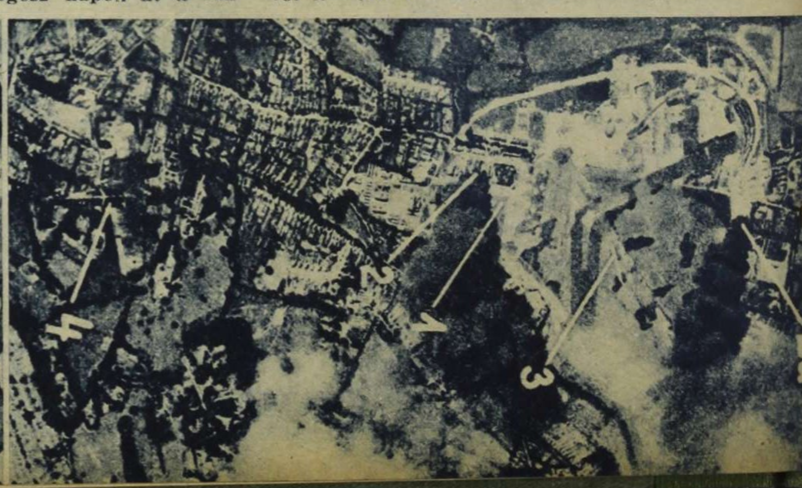
Tehát a rejtőhálót nemcsak ráterítjük a repülőgépre, hanem túl rajta kifeszítjük a földig, hogy ilymódon eltakarjuk az árnyékát is. A hálónak nem szabad, hogy önárnyéka legyen.

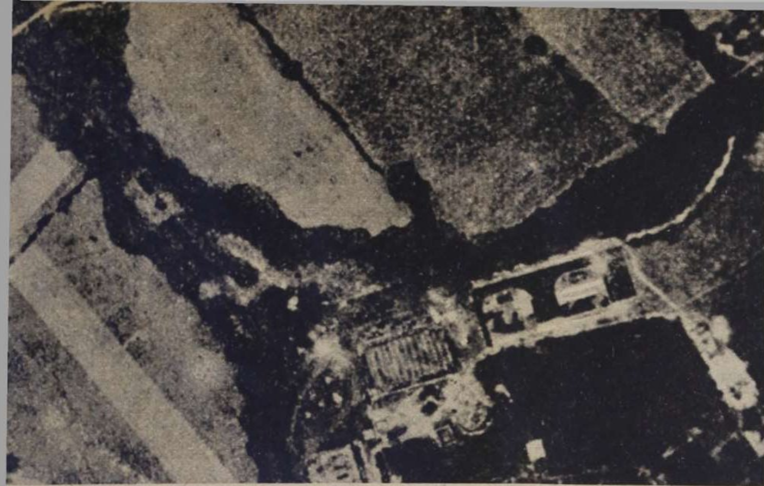
2-höz. A második feladatunk eltüntetni a gurulópálya feltűnőségét, illetve mineműségét. Előbb tanulmányozzuk az alábbi légifelvételeket. Megjegyzem, hogy ezen képeken látható rejtések nem tarthatnak számot a legsikerültebb megoldások jelzőjére, mert hisz fel lettek derítve; de éppen ezért lehet rajtuk felismerni és tanulmányozni az alkalmazott rejtési elveket.

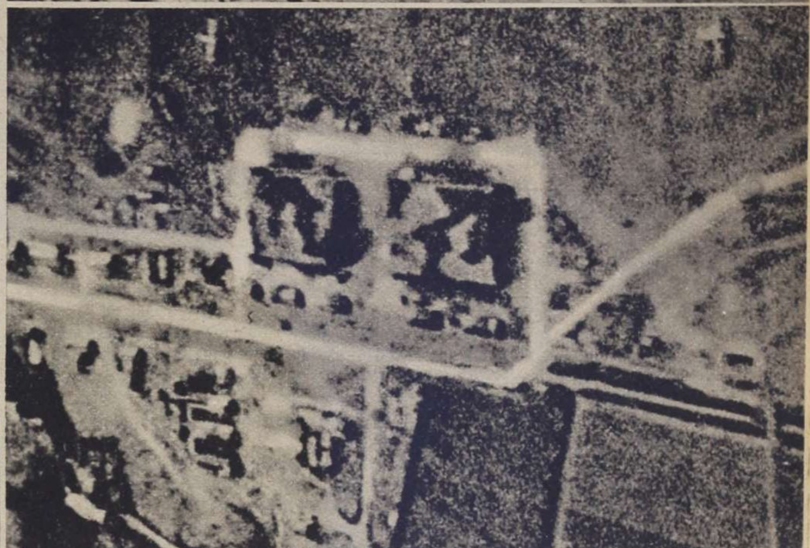
4. képünk egyik nagyszerű légifelvétel Glasgow-tól nyugatra levő Abbotsinch (A) és Renfrew (B) repülőterekről. Az angolok a gurulópályára sötét csíkokat festettek és ezzel fasorokat és ösvényeket utánoztak. (3. és 7.) Azonban a német optika felfedezte ezen ravaszságokat. 1. alatt tarkára festett hangárokat, 2. alatt pedig laktanyákat látunk. Az ügyetlen tarkafestés következtében kétségtelenül megállapítható, hogy itt katonai repülőtérről van szó. Az újabb hangárok közül (4) az egyik már kész állapotban van. A Renfrew polgári repülőtéren három hangárt látunk (6). A 8. sz. alatti feltűnő alakzat temető.

5. képünk Kenley angol repülőtérről készült. 1. alatt földön levő repülő-







gépeket látunk, 2. alatt égő hangárokat, 2/a. alatt égő melléképületet, 3. alatt bombatölcséreket a gurulópályán, 4. alatt egy »Do 215« repülőgépet, amint bombaterhével a repülőtér irányába tart. Ezen a repülőtéren is megtaláljuk a gurulópályának rejtését festés által. Érdekes a hosszú gurulópálya leplezése, melynek foltjai sehogysem illeszkednek a környező terepbe, optikai jellegébe.

A 6. sz. kép a Gosport-i angol repülőteret szemlélteti. Ezen a képen jól látjuk, hogy a gurulópálya egységes felületére erdőnyulványokat varázsoltak festékkel, továbbá ösvény és faszerű ábrázolással iparkodtak jelentéktelen összbenyomást elővarázsolni. A balszélén látható T-alakú világos elszíneződés nem rövidre kaszált növényzet révén keletkezett, hanem beton gurulópálya.

A 7. sz. kép Warmwell-i angol repülőteret mutat egy német bombatámadás alatt. Itt is megpróbálták, hogy a gurulópályát sötét vonalakkal rejtsék. Amint látjuk, az épületei erős német bombatámadás alatt állanak.

Ezen a légifelvételen a Lympne-i angol repülőteret látjuk. Ezen repülőtér nincsen épületek közé szorítva, hanem szabadon áll. Annál feltűnőbbek itt a tarkára festett melléképületek. A keretezésen belül látjuk az összebombázott hangárépületeket, míg a pontozott vonalon belül láthatók a gurulópályára dobott bombák tölcsérei.

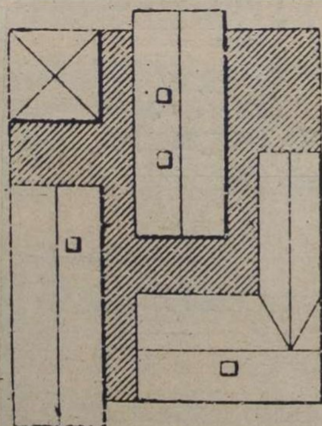
A fent szemléltetett légifelvételek alapján következtetni tudunk, hogy a repülőterek rejtésénél milyen kép ébresztésére törekedjünk.

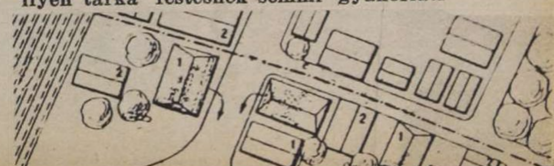
Első helyen áll a gyepesítés. Ne vessük be egyenletesen az egész területet, hanem amint ezt a környezetben látjuk, parcellákban, vagy foltosan. Előnyös, ha kisebb-nagyobb területen különböző fajtájú magot ültetünk el, melyek növése nem egyenletes. Ezáltal a tér árnyalatos képet kap. Helyenként kopáran is hagyhatunk bizonyos területeket, ha ilyen elváltozások a környezetben is láthatók.

Ott, ahol sürgős az eset és nincs idő bevárni a magok kicsirázását, illetve a zöld lepel kinövését, festékkel érjük el az optikai hatást. E célra többnyire kátrány és kazein festéket használunk, megszáradása után már nem oldódik vízben. Olyan festékeket alkalmazzunk, melyek a füvet nem pusztítják el. Tehát idővel a növényzet töve zölden nő utána. Nem érünk célt, ha a festéket, vagy sötét földet, kormot stb. poralakban, kötőanyag nélkül hintjük el, mert a légcsavar-, vagy természetes szél könnyen lefújja a port és semmibe vész a sok munka.

Továbbá olyan mesterséges és természetes dolgok látszatát utánozzuk a gurulópályán, amelyek elfogadhatóvá teszik, hogy a tekintetbe jövő helyen nem képes egy repülőgép épen átgurulni. Ilyenek pl. vízmosások, árkok, patakok, csatornák, különböző alakú utak, ösvények és fasorok. Azonban tartsuk mindig szem előtt, hogy *csak a környezetből kölcsönözhetünk ötleteket.* Olyan álforma, mely a közelben nem látható, rögtön feltűnik a szakembernek.

3.-hoz. Az állandó jellegű nagy hangárok eltüntetése nem oldható meg egyedül festéssel, amint ezt az itt közölt esetekben bőven látjuk. A hangárok festésénél teljesen hamisan alkalmazták az angolok a tarkafestés elvét. Egyhelyben álló, azaz állandó környezetben levő tárgyakat nem szabad önkényesen tarkázni, hanem lehetőleg élethűen kell rajta a környezetet utánozni. Pl. a 9. sz. képen látható színfoltoknak semmi optikai kapcsolatuk nincs környezetükkel, sőt teljesen különböznek tőle. A betonjárda világos keretet ad a foltfestésnek. Ha a festő mindenáron ilyen alakú és színű foltokat akart alkalmazni, úgy célszerűen a járdára meg a talajra is kellett volna folytatni a foltozást, hogy legalább az épületek körvonalát ne lehessen felismerni. Az ilyen tarka festésnek semmi gyakorlati





jelentősége nincs, sőt egyenesen felhívja a repülő figyelmét és félreérthetetlenül jelzi, hogy itt egy fontosabb épület áll.

A hangárok eltüntetésére legcélszerűbb, ha tetejük egységes nagy felületét már az építésükkor megbontjuk. Meglévő tetőket pedig ráépítésekkel arcázzuk, amint ezt a 10. sz. rajzon látjuk.

Természetesen a hangár árnyékát is meg kell bontani ilyenkor, akár hálókkal, fásítással, ültetéssel vagy bármely lehető módon. A 11. sz. és 12. sz. ábrákon hangártelepek rejtésének sematikus rajzát látjuk példaképpen közölve. Természetesen az összkép kialakulása a hangárok fekvésétől függ.

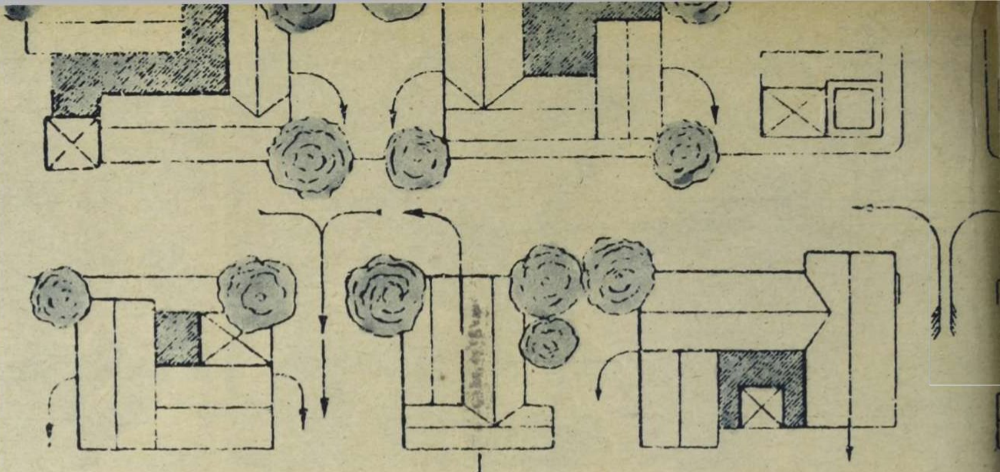
Hasonló gonddal rejtsük a melléképületeket is, ami már könnyebben oldható meg, mert ezek rendszerint nem ilyen nagyok.

Az alábbi 13. sz. képen egy ügyesen rejtett hangárt látunk természetes környezetében. Háborúban az a hely, amelyen repülőgépek láthatók, enyhe eséssel kifeszített dróthálóval vannak eltakarva a légifigyelés elől.

4-hez. A rejtésnek egy külön fejezetét képezi az utak rejtése. Nagy forgalom széles utakat, kicsi keskenyebbeket tesz szükségessé. Tehát az utak mineműségéből a forgalomra is következtethetünk.

Olymódon tesszük felismerhetetlenné a kitaposott utakat, hogy ennél sokkal nagyobb és tervszerűen megállapított területet tapostatunk, vagy hengereltetünk le. Ezt célszerű elvégeztetni még a rejtési munkálatok előtt. Természetesen, ha a növényzet lábrakap, ezen műveletet szükséges újra megismételni. Más esetben kaszáltassuk le, vagy gereblyéztessük a szóbanforgó terepészt stb.

Nehezebb a vontatók és egyéb nehéz



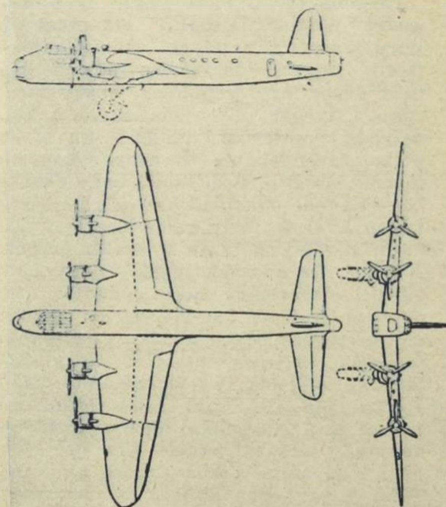


járművek mély nyomait eltüntetni. Ha az említett eljárások nem vezetnek sikerre, úgy vezessük tovább a nyomot olyképpen, hogy folytatólagos út látszatát keltse, mely azután egy másikba torkol. A vontatók által a fordulóknál kitaposott hurokszerű nyomok jellegzetesen feltűnőek és kétséget kizáró bizonyítékot szolgáltatnak az ellenségnek.

*

A rejtésnél általában, — így a repülőterek rejtésénél is a logika játsza a legfontosabb szerepet. A rejtést nem lehet bebeszélni az ellenségnek. Mindent meg kell magyarázni a maga nyelvén. Az ellenség legtöbb esetben ismeri azt a körzetet, amelyen belül repülőterünk fekszik, így nem szabad csodálkozni, hogy a legjobb rejtési megoldásunkat is előbb-utóbb felderíti a békerepülőtereken. Különösen, ha rejtése nem párosul leplező működéssel és színlelt repülőterek alkalmazásával. Párhuzamosan létesített több színlelt repülőtér természetesen még előnyösebb helyzetet teremt. Magától értendő, hogy a repülési útjukról visszatért gépek nem szállnak le mindjárt a jól rejtett hangárállásokba, hanem az egyik ilyen színlelt téren előbb bevárják, míg tiszta a levegő és csak ezután foglalják el rejtekhelyüket.

A repülőterek rejtésénél természetesen nagy szerep jut a használatban levő rádióállomások megfelelő elhelyezésének és rejtésének.



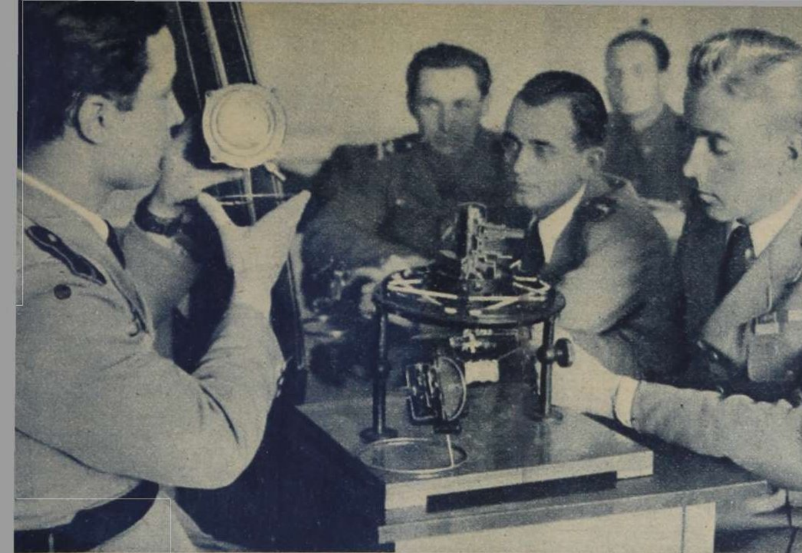
A Short Stirling angol távolbombázó

A Short-fivérek Rochester-i és Bedford-i telepén készül a Stirling négymotoros távolbombázó. Középfedelű fémgép, derékszögű törzskeresztmetszettel. A lapos törzsfenékben a törzshossz felének megfelelő hosszúságban, egymás mellett három sorban helyezkednek el a bombarekeszek. Egy-egy ikergéppuskával felszerelt, motorforgatta géppuskatorony van a törzsorrban és a törzsvégben. A Stirling szárnyformája megegyezik a Short Empire és Sunderland repülőhajók szárnyalakjával. Belső motorjai valamivel előbbre nyúlnak a külsőknél. Oldalkormánya egysíkú. Futóműve behúzható. Farokfutója két egymás mellé épített, külön-külön tengelyen gördülő behúzható kerékből áll. Vezetőfülkéjének üvegburkolata erősen kiemelkedik a törzsből és hátrafelé is jó látást biztosít.

Hajtóerő szempontjából két változata van. Az egyik négy 1375 lóerős Bristol Herades tolattyúszelepes kettős csillagmotorral, a másik amerikai Wright Double Row Cyclone-motorokkal repül.

Fesztávolsága 30.1 méter, hossza 26.6 méter és magassága 6.94 méter, 31.950 kg-nyi repülősúlyából 3825 kg a bombateher.

S. L.



Vakrepülőműszerek ismertetése



A műszerek belső szerkezetével ismerkednek meg a »vakolók«

„VAKOLNAK" BUDAÖRSÖN A FIATAL REPÜLŐGÉPVEZETŐK

A jó öreg repülőszakértők naponta egyszer legalább papírra vetik, hogy *»a háborús tapasztalatok óriási lépésekkel fejlesztik a repülést«.* Az ilyen igazságra mondja rá a magyar ember: *úgyis van!*

Itt a vadászrepülés és a közelfelderítés:

Megy a bombázógép torkig tele bombateherrel. Rossz idő jön, felhő jön: oda se neki. A pilóta egyszerűen vakrepülni kezd, abbahagyja az *érzést.* Megy a *műszerek* után. De mit csináljon szegény vadászrepülő, szegény közelfelderítő, akinek mindene a szeme, látja, hogy mit repül. Meg aztán az *érzésutáni repülés* és a *műszerrepülés* közötti állandó harcot igencsak a vadászrepülők vívják azzal, hogy:

— Műszer után repülni — légifuvarozás. Az az igaz, amit az ember *érez!*

A repülőorvosi tapasztalatok viszont egyre jobban sürgetik, hogy ne az érzésutáni repülést, hanem a műszerrepülést sajátítsa el, szokja meg *elsősorban* a pilótanövendék. Idegződjék bele az az érzés, hogy a gépben és a műszerben higyjen, ne a saját repülőtudományában, illetőleg: ismerje be, hogy *az ember tévedhet, a műszer nem.*

Ez a vita a repülés generációváltása. Furcsa, de úgy van, hogy a rohamlépésekkel fejlődő repülés nemhogy öregedne: ellenkezőleg: egyre fiatalodik. Csak egyben marad »maradi«, abban, hogy huszárosabb repülésnek érzik az érzésutáni repülést a műszer-repülésnél.

A haditapasztalatok pedig azt hozták, hogy a *műszerutáni repülésre elengedhetetlen szüksége van a vadászrepülőnek és a közelfelderítőnek egyaránt.* Nem lehet akadály egyikük előtt sem a repülési útvonalba eső rossz idő, felhőzet, de nem szabad, hogy *akadályozza* őket a hadifeladat teljesítésében az a körülmény, hogy nagyszerű repülők ugyan, de *csak érzés után* repülnek, huzamosabb ideig nem tudják nélkülözni a repülésből a látás előnyeit, a vizuális segítséget.

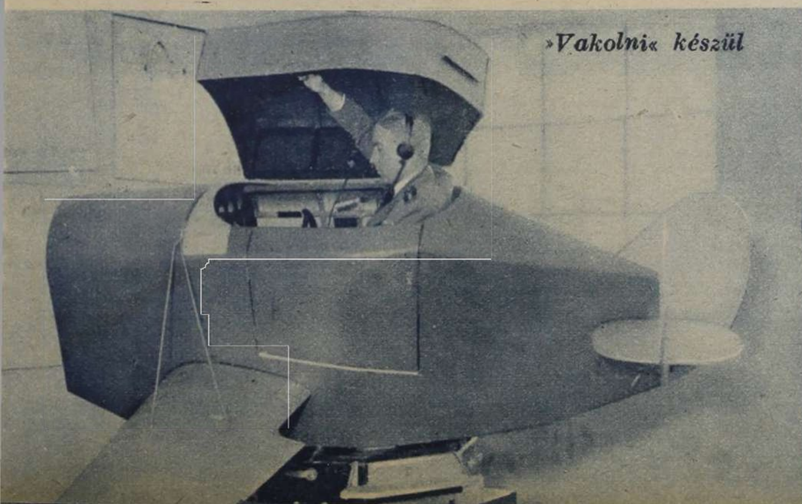
A hadirepülés ma örökös erőnlét, a képességek legteljesebb birtoklása és kifejtése. A magyar légierőknél a képzés korszerűsége folyton gyarapodik, bővül, így ma már nemcsak bombázóink, távolfelderítőink ismerik tökéletesen a vakrepülés tudományát, hanem megtanulták vadászrepülőink és közelfelderítőink is.

A repülőtéren, hol a vakrepülőképzés folyik, éppen most fejeződik be az egyik tanfolyamsorozat, amelyen vadászrepülők és közelfelderítők sajátították el a vakrepülés tudományát.

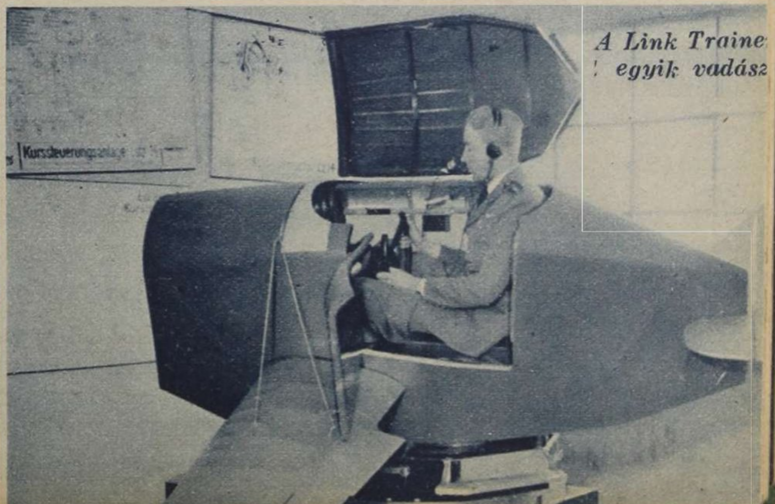
Érdekes, szórakoztató, a növendékeket versengésre késztető az ilyen tanfolyam.

Elsőnek a műszerek tökéletes megismerése szerepel a tanrendben. Érdekes, szemléltető rajzok mutatják a vakrepülőműszerek szerkezetét, sőt a gyakorlatban is megismerik a növendékek *a műszert belülről,* mert szellemes metszeteket készítettek számukra az eredeti műszerekből: ott a kezükben *a szétnyitott mágneses iránytű, a légnyomásos távirányitű, az elfordulást mérő pörgettyűs műszer, a magasságmérő, az emelkedés- és süllyedésmérő.* Megismerik szerkezetüket, működésüket tövétől hegyéig, közben az is beleidegződik a hallgatóba, hogy a műszer a lehető legtökéletesebb technikailag, tévedése igen csekély, sokkal pontosabb, folyamatosabb működésű mint maga az ember és befolyásolhatatlan.

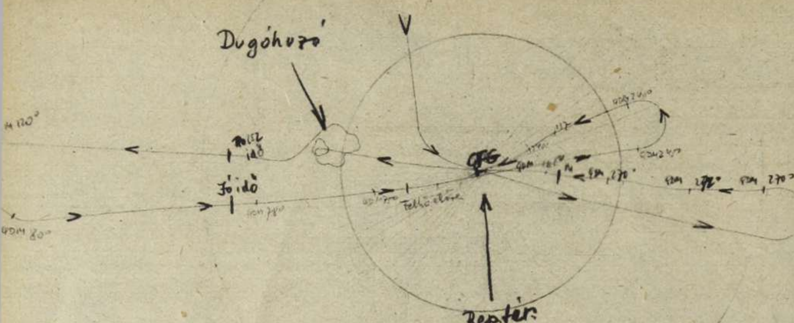
Magát a vakrepülést a »szobarepülőgépben«, a *Link Trainerben* sajátítják el. Félmillió pengő körüli összegbe kerül ma egy ilyen szobarepülőgép. Felnőttnek való játékszernek látszik, csak éppen *ugyanúgy repül, mint a nagy gépek,* amelyekben ezerlóerős motorok fogyasztják a benzint és sokszáz kilométer sebességgel repülnek. Éppen úgy fordulnak, emelkednek, süllyednek, zuhannak, dugóhúzóznak, indulnak, leszállnak, mint az »igaziak«, csak éppen az a különbség, hogy sem benzin, sem olaj nem kell üzembentartásukhoz. Van bennük minden műszer, valamennyi éppen úgy működik, mintha a gép valóban repülne. Ha az ember gázt ad, meghúzza a kormányt, *»emelkedik«,* a magasságmérője egyre többet mutat. Fordulatszámlálója hajszálpontosan működik, emelkedésmérője, pörgettyűs műszere is. Egy elhibázott mozdulat és »átesik« a gép vagy *lóg, csúszik, akár odafent.*



»Vakolni« készül



A Link Traine[r] egyik vadász[...]



Jóleső találkozás, hogy éppen egyik vadászrepülőbajtársunk a soros »szobarepülő«, akivel a szovjet fronton tavaly több napot töltöttünk az egyik hadirepülőtéren. Hadirepüléseiért már kitüntetést kapott, sokszor volt ellenség felett, még az elején átesett a tűzkeresztségen, sok alacsonytámadásban, légiharcban résztvett. Most — *drukkoló növendék.*

A tanfolyamvezető százados parancsára beül a szobagépbe, magára csukja az ajtót, a födelet. Már rajta van *a fejhallgató,* már be van kapcsolva *a mikrofon,* amelyen keresztül oktatójával érintkezik. A gép »motorja« zümmög, mintha igazi repülőgép állna az indulóvonalon lassanpörgő légcsavarral.

— Feladatod a következő — mondja az oktatótiszt —, felmégy 500 méter magasra. Pontosan tartod az irányt!

Erősen zümmög a szobagép motorja, ahogy »*gázt*« ad a belecsukott vadászrepülőzászlós. És az oktató asztalán a fokbeosztásos nagy rajzlapon halkan megindul útjára *a repülés minden fázisát megörökítő, lerajzoló írógépezet.* Megy, ír a megadott fok mentén. A gép szemmelláthatóan elfordul, *az írószerkezet rajza kezd letérni a fokvonalról.*

— *Három fokot menj balra, ne térj el!*

A bentülő egy fokkal túlkorrigál és — utóvégre kis, zárt helyen van, semmit nem lát, csak kivilágított műszereket, a külvilággal nincs más összeköttetése a fejhallgató hangján kívül, repül és — mégse repül, úgy érzi; nem csoda hát, ha néha-néha nem olyan finomak a mozdulatok, mint a vizuális repülésnél.

— *Túlkorrigáltál!* 111-en vagy. *Eredj vissza száztízre!*

Megtörténik.

— Tartsd az irányt jól!

Halkan, »utazósebességgel« zümmög a szobagép, mindene dolgozik, mégse mozdul, ami a papiroson és a »gyakorlatban« azt jelenti, hogy *pontosan irányt tartva, pontosan vízszintesen repül a gép.*

— Följebb vagy ötszáznál! *Süllyedj ötven métert!*

Az oktató asztalán az ellenőrző műszeren a magasságmérő mutatója lassan lecsúszik, a süllyedésmérő is mutatja, hogy valóban süllyed a gép.

— Most jól van! Vigyázz, ha szólok, akkor kezdj meg egy lapos balfordulót. *Irány 270 lesz!* Ne, még ne, majd csak ha szólok. Szóval: az irány *270 fok lesz, majd lesüllyedsz két perc alatt 50 méterre.* Figyeld majd az időt a stopperedon! Megértetted!

Valamivel halkabban hangzik a figyelő fejhallgatón keresztül, amelyen végighallgatjuk az egész beszélgetést:

— *Igen!*

Az oktató figyeli az írószerkezet útját. Látja, hogy elég messze van már a repülőtértől:

— Most!... Irányt tartani pontosabban!..- A golyó a középen álljon!... Figyelj, hogy mit mutat a pörgettyűs! A forduló balra egykanalas legyen. Két perc alatt kell lesüllyedned, nézd a stoppert!

A szobagép vígan, elegánsan, könnyedén balfordulóba kezd és az írógépezet rendületlenül, szép ívben írja az első balfordulót a papírra.

— Süllyedj jobban!

A forduló már kész, most a leszállás figurája következik, a gép nem süllyed eléggé. Az oktatás segít, a mű-repülőgép engedelmeskedik a parancsra.

— Menj vissza, jobbra 10 fokot! Még! Most állj éppen a 270-re! Állítsd hetvenötre a pörgettyűt!

Kis csend.

— *Süllyedés jó!* Vigyázz, van még egy pár métered!

Újabb csend. A szobagép engedelmesen süllyed, zümmög. Csak annyira elvette a bent ülő figyelmét a süllyedés, hogy — eltér az iránytól. Hiába, egyszerre sokfelé figyelni nagyon nehéz.

— 260 az irányod, *miért engeded elmenni a gépet?*

Most a vakonrepülő hangja hallatszik a fejhallgatóban:

— *Az az érzésem, hogy jól megyek...*

— Igen, *most jó!*

Az írógépezet egyenes, töretlen, fokvonal melletti vonalat ír.

— Vigyázz, repülőtér! *Vigyázz, dugóhúzóba ne essl!...*

Újabb feladat következik, ahogy a gép éppen leszállna:

— Most menj tovább előre. *Adj gázt, kicsit emelkedj!*

A szobagép orra ágaskodni kezd.

— *Ne olyan nagyon!*

Odasúgunk az oktatótisztnek:

— Szeretnénk egy dugóhúzót látni...

Már hangzik is a parancs:

— *Eredj dugóhúzóba!*

Mintha megkergült volna a szobagép, *elkezd pörögni, pörögni.*

Egy pördülés után újabb parancs:

— *Elég, vedd ki!* Állítsd a gépet *nyugati* irányba...

Döccenve, részegen perdül, imbolyog a szobagép, látszik rajta, hogy keresi a megnyugvás helyét, irányát.

Az oktatótiszt nevet:

— Beállítottad ugyan, de nem *nyugati* irányba, hanem *keletibe,* de ez nem baj!... Állj be most nyugati irányba, a golyót tedd a középre!...

Nyilvánvalóan szédül a láthatatlan dugóhúzótól vadászrepülő barátunk. Ki is szól a fejhallgatón:

— *Nem tudok megállni, a fene vigye el...*

Parancsot kap:

— Igy vagytok valamennyien, de — *add be a gázt, hiszen nincsen sebességed...* Állj be az irányba, tartsd a 220-at!

Most már megnyugszik a dugóhúzó utáni kilengések elnyugvásával a gép.

A pilóta kiszól:

— Furcsa, *de még most is úgy érzem, mintha forognék!...* A vadászgépben százszor, meg százszor csináltam már dugóhúzót, *utána sohasem volt ez az érzésem...*

A dugóhúzó után az a feladat, hogy *rossz időt* kap a gép, bele kell menni a felhőbe:

— Kicsit emelkedj. Kétszázra. Pontosan tartsd a kétszázhetvenet. Tartsd az irányt főleg lábbal... Úgy!... Ne emelkedj tovább kétszáznál... *QDM 120 fokra fordulj!*... Vigyázz, megint egylapátos forduló!

A gép megkezdi a fordulót.

— Tartsd a 120-as irányt ezentúl... Ne emelkedj tovább, *tessék a magasságot is tartani!*

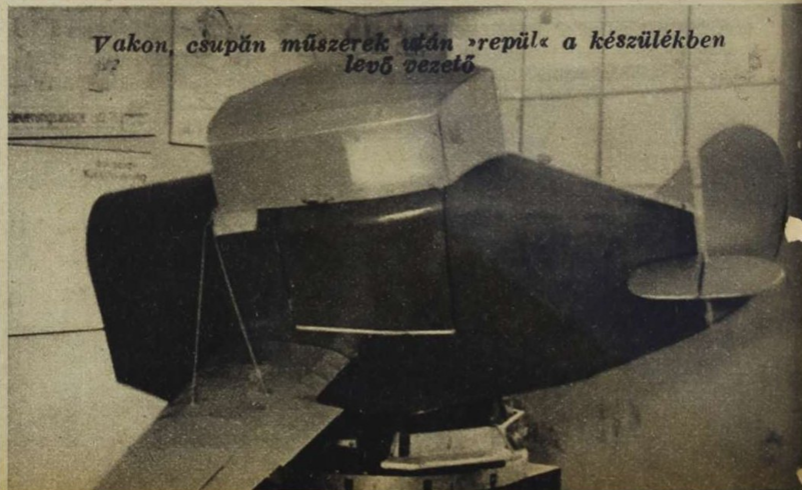
— *QDM 80!*... Süllyedj vissza, megint magasabban vagy 50 méterrel!... Nézd, látod, hogy a sebességmérőd jobban mutatja a süllyedést: *már túlszaladt a sebességed 100 kilométerrel!*

— *QDM 79!*... Vigyázz: most *80!* Most meg *83. Eredj három fokot balra*... Igy jó... *Most meg 79*... Még balra 2 fokot... Láthatod, hogy a pörgettyűsöd elment!...

(Befejezés a 20-ik oldalon.)



1 vakon repülő műveleteit ellenőrző műszer rajzolja fel z asztalon levő papírra. Az oktató telefonon érintkezik a gépben ülővel



Vakon, csupán műszerek után »repül« a készülékben levő vezető

Vitéz kisbarnaki FARKAS FERENC:

„REPÜLŐMOZGALMUNK AZ EGYETEMES MAGYAR REPÜLÉST SZOLGÁLJA"

A magyar társadalom minden rétege egyhangú lelkesedéssel vette tudomásul, hogy Magyarország kormányzója a cserkészet sajátos életformájának további zavartalan működését biztosította és ennek a régimultú mozgalomnak az élére főcserkészi minőségben vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc m. kir. vezérőrnagyot állította. Az újonnan kinevezett főcserkész 22 évi cserkészmunka után került a mozgalom élére. Mint vérbeli cserkész jól tudja, hogy ennek a nemzetköziségtől minden körülmények között távolálló mozgalomnak jobb és szebb működéséhez hol és milyen intézkedések szükségesek.

Vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc főcserkész megbízatását a magyar repülőtársadalom is a legnagyobb örömmel fogadta. Tudjuk, hogy a repülés ügyét mindig nagyra értékelte és a cserkészrepülésen túlmenően mindig nagy érdeklődéssel fordult a fiatal magyar repülés minden problémája felé.

Legfelsőbb helyről történt megbizatása alkalmából felkerestük az ország főcserkészét a Ludovika Akadémia szárnyépületében lévő dolgozószobájában. Az Orczy-kertre néző kétablakos, nagy dolgozószoba antik bútorai között minduntalan találkozunk a vezérőrnagy 22 éves cserkészi multjának szebbnél-szebb emlékeivel. Különböző érmek, jelvények, szobrok emlékeztetnek a világdzsemborikra és a nagy nemzeti táborokra. A repülőélethez fűződő kapcsolatokat az első magyar cserkészrepülőgépnek, a Karakánnak kicsinyített mása és a magyar igazságot a végtelen óceánon át vivő Justice for Hungary alumínium-modelje bizonyítja. Hatalmas könyvtár szegélyezi az antik bútorzatot és különös érdekessége a szobának XII. Pius pápa sajátaláírású fényképe, amellyel az eucharisztikus kongresszus alkalmával kedveskedett az ország első cserkészének.

Megkértük vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc főcserkészt, nyilatkozzék a Magyar Szárnyak olvasótáborának a cserkészrepülés legfontosabb kérdéseiről.

Rövid visszapillantás

— A cserkészrepülés — mondotta az országos főcserkész — tulajdonképpen 1931-ben kezdett komoly repülési tényező lenni. Ebben az időben kapcsolódott bele a cserkészet a vitorlázó repülés akkor még igen kezdeti fokon álló mozgalmába. A kezdeti nehézségek áthidalása után a Gödöllőn létesült vitorlázórepülő táborban egymásután kaptak szárnyra derék cserkészeink. Itt, ebben a repülőtáborban kapcsolódott bele vitéz nagybányai Horthy István a cserkészrepülés mozgalmába és nagy érdeklődéssel figyelte és támogatta a cserkészetnek azt a törekvését, hogy a szárazföldi és vízi cserkészet után a »légi« cserkészet is fejlődésnek induljon. Ezek után létesült az a cserkészrepülő előtábor, amelynek



hivatása volt a dzsembori repülőtábora sikerének biztosítása. Az előkészítés munkáját Magyarország kormányzója mindvégig figyelemmel kísérte, sőt egy ízben meg is szemlélte és a látottak felett teljes megelégedésének adott kifejezést.

A világdzsembori repülőtáborának parancsnokságát vitéz Horthy István vállalta. Az ő szakértő és lelkes munkálkodásának nem kis része van abban, hogy a cserkészetnek ezen a világtalálkozóján a fiatal magyar cserkészrepülő-mozgalom olyan átütő sikert aratott.

Magyar repülősiker a berlini olimpián

— 1936-ban résztvettünk már a berlini repülőolimpián. Rotter Lajos sajátszerkesztésű vitorlázógépén Berlin—Kiel célrepülésével az egész világ előtt bebizonyította, hogy a magyar cserkészrepülés nemzetközi viszonylatban is igen előkelő helyet foglal el. Ami a cserkészrepülés egyéb teljesítményeit illeti, meg kell említenem, hogy az első nagyteljesítményű magyar gép, a Karakán cserkészkonstrukció és cserkészkezek munkája.

A Hármashatárhegyet a repülésnek cserkészek fedezték fel

A Hármashatárhegyet, mint Európa egyik legkiválóbb vitorlázóterepét cserkészek fedezték fel. A hármashatárhegyi első építkezéseket is cserkészkezek végezték és az ily módon létesült felépítmények azután a többi egyesületeknek is rendelkezésére állottak.

A cserkészrepülés áldozatos munkát végez

— Igen nagy súlyt helyezünk az oktatónevelésre a cserkészrepülés keretén belül. Nem egy repülőegyesületet láttunk el oktatóval és az oktatók zöme cserkészkeretekben nyer kiképzést. Igen nagy fontossága a cserkészrepülésnek, hogy a tömegeket a cserkészrepülés mozgatja meg a legjobban és adja át a többi egyesületnek. Repülésünk tehát áldozatos munkát is végez, mert nemcsak önmagának él, hanem ha módjában áll, másoknak is ad. A mi repülőmozgalmunk és ezt nem győzöm eléggé hangoztatni, az egyetemes repülés magyar nemzeti és honvédelmi szempontból annyira fontos érdekeit tartja elsősorban szem előtt.

— Áldozatos munka ez, mert a cserkészrepülés mögött nem áll semmiféle hatalmas vállalat, vagy pénzcsoport, amely a dolgokat előbbre vivő jelentős anyagi támogatást adná. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásán kívül a cserkészet a saját erejéből fedezi a költségeket.

Még jobban fokozzuk a munkát

— Megemlítem végül, hogy a kormányzóhelyettes úr őfőméltósága felhívására a cserkészrepülés természetesen szívvel-lélekkel még nagyobb mértékben fokozza munkáját és újabb felhívást intézett az összes csapatokhoz a minél nagyobb méretű repülőmunka teljesítése érdekében. Remélem, hogy a vezetésem alatt álló cserkészmozgalom a jövőben még nagyobb odaadással és még nagyobb mértékben állhat majd a repülés szolgálatába.

A bajtársi szellem legszebb emléke

Az alatt az idő alatt, míg kint voltam hadműveleti területen, számos esetben fényes tanújelét láttam annak, hogy a veszély, a megpróbáltatás és az ellenség tüze mennyire összekovácsolja a bajtársakat. Amikor bajtársiasságról van szó, igen sokszor teljesen feloldódnak azok a külső megnyilatkozások, amelyek a parancsnok és beosztott fogalmát határozzák meg. Ennek a bajtársi szellemnek legszebb, legfényesebb bizonyságát meghozta számomra július 12-e Jezierzany-ban.

Magasabb parancsnokság tájékoztatott bennünket, amint egy kora reggeli bevetésből visszatértünk, hogy készüljünk, mert ma délután 2 óra körül ismét bevetésre kerülünk. Rohanok a parancsnokomhoz és engedélyt kérek, hogy visszarepüljek Kolomeába, mert a motorom rossz, a reggeli bevetésről »rotyogva« jöttem vissza, gyertyákat kell cserélni. Megkapom az engedélyt és már rohanok is, nehogy lemaradjak a délutáni bevetésről. Rendben ment minden, még délre vissza is érkeztem.

— Na! Itt történt valami! Senki nem jön elém, nem törődnek vele, hova gurulok, keveslem a gépeket, három hiányzik! Az arcok rettenetesek, bánatosak, a szemek bambán merednek felém, kérdésemre csak legyintenek! — Nincs a százados úr, a Cickán hadnagy úr, a Péter — mondja végtelen szomorúsággal a szerelőm! — Az öröm, ami eltöltött, hogy még időben megérkeztem és mehetek a délutáni bevetésre, hirtelen megszűnt számomra is. — 11 órakor elmentek — mesélik tovább. — A gyorshadtest éleit akarta bombázni két Martin bombázó, hat vagy hét Rata biztosítással! Századunk öt géppel támadta meg őket! Kutya kemény légiharc volt, két gép borzalmas erővel összeütközött, felrobbant, ez bizonyára ott maradt, kettő pedig nem tért vissza! — Borzalmas érzés fogott el! Nincs parancsnokom, nincs rajparancsnokom, nem jött vissza egyike a legjobb bajtársnak! Nem lesz nóta, nevetés, ártatlan csipkelődés az esti pihenőnél. Nincs, aki kezdje, nincs aki »csak nevetni tudott«, nincs aki nehéz vállalkozásaink során esti csendes pihenőre szólítson bennünket.

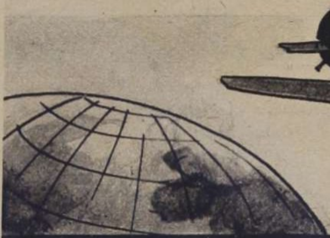
A szomorúság és a bizonytalan várakozás leírhatatlan volt, nemcsak közöttünk, hanem a repülőterünkön lévő idegen alakulatnál is, akik közül talán sokan nem is ismerték a hiányzókat. — Nem maradhatott más hátra, csak a tépelődés, várakozás, bizakodás. Belül diktálta valami: Reménykedjünk! Ittott suttogták: »Nézzétek a Ricsit, milyen nyugodtan álmodik, nincs itt nagy baj!«

Telik-múlik az idő! Mi csak várunk, csendesen beszélgetünk. Hirtelen motorzúgás! A fák tetején jön egy 42-es!... Elégedetlenek vagyunk, de azért örülünk, megcsillan a szemünk... ez is egy! Billegtet! Jelzi a légigyőzelmet, amint a repülőtéren elhúz. Leszáll! Péter... Péter! Üdvözlik keserűés örömmel! Várunk mindenre magyarázatot! Mi van!?... Szegény Péter nem tud semmit! Hazafelé elfogyott az üzemanyaga, kényszerleszállt, benzint szerzett, hazajött. »Még ketten hiányoznak!«.. .nem tud róluk semmit. Szomorúan mondja... »egy bizonyára összeütközött a Ratával, borzalmas volt a robbanás! Ejtőernyőt láttam, de szovjet területre esett, ott pedig nincs kímélet«... nincs, csak egy kedvezmény, hogy a halál nemei között talán válogathat. Ezzel Péter is besorol közénk, kiül arcára a bizonytalanság szomorúsága. Borzalmas nehezen telik az idő! A délutáni nap már-már eltűnik a kövér búzatáblák mögött. Várjuk az estét, talán hoz számunkra megnyugvást, pihenést!

Gépzúgás! Nem!... Igen!... Már látni is! Nyomja ám a föld felett! 42-es!... Fehér az egyik futója! Százados úr! ... Ordít mindenki kitörő örömében. Billegtet! Még egy légigyőzelem! Az öröm leírhatatlan. Igen... Igen... Ő az! Leszállna! Hosszúra jön nagy örömében... hiszen fentről látta, mit jelent ő számunkra! Egyesült minden lélek, minden szív... bizony vannak »hétpróbások«, akiknek könny csillan a szemükben... Begurulni lehetetlen. Rohan mindenki! Versenyfutás fejlődik, hogy ki ölelje meg először! A parancsnok iránti féltő szeretet, rajongás eltörölte a hivatalos lépést! A repülőtér közepén már elállják az útját. Tépik ki a gépből! »Megvan a Cickány!« — kiabál túl mindenkit... Él!... Lóháton kerestem meg!... Jót aludtl!« Ezzel előránt egy vöröscsillagos felségjel darabot, egy csomó hatalmas Rata géppuskatöltényt... »Itt az eredmény, osztozzatok rajta!...« Emberi nyelv nem tudja elmondani, kéz leírni, ami ekkor történt! Meglett férfiak, szakállas katonák, idősek, fiatalok borultak egymáshoz és hulltak az örömkönnyek. Tébolyodottan örültek a parancsnokunknak, a hadnagyunknak, a bajtársaiknak!... Erő! Hűség! Hajrá!... Száll az Úristen elé a köszönet, a századunk jelmondata! Kórusban zengi a repülőtér valamennyi katonája!... Velünk a parancsnokunk... és közöttünk az elveszettnek hitt hős bajtársunk lelke!

Nem sok idő maradt az örömre. A szerelők már készítik a gépeket. Újabb bevetési parancs. Egy horhosban gyülekezik nagy tömegű ellenséges harckocsialakulat. A közelfelderítők bombázásra, két rajunk az ő biztosításukra kap parancsot. Röviden mesél parancsnokunk! Láttam az összeütközést. Két ejtőernyő fehérlett! A légiharc után Laci hazavezetett benneteket, én pedig elhatároztam, minden körülmények között hazaviszem a Cickányt! Nem hagyom a bolsiknak! Benneteket már nem féltettelek, de ő szárnyaszegett volt. Leszálltam egy hosszú erdőirtásra, a fehérlő ejtőernyő közelében. Szűkösen, de majd csak elférünk az én gépemben. Ő ül az ölemben, az ejtőernyőt otthagyom, az egyikünk kezeli a gázt, másikunk a botkormányt, de a bolsik nem szaporítják a halottak számát! Cickányt nem találom sehol, igen nagy az erdő. Féltem, hogy a bolsi beleül a gépembe, hiszen ő is ott kellett ejtőernyővel földet érjen, szépen beadja a gázt és meglép... leállítottam a motort. Mi majd megindítjuk! Nem tudtam, hol vagyok, csak az a tudat fűtött, hogy a Cickány is itt van és nem hagyom egyedül! Az összetört gép, az ejtőernyő meg volt, de ő sehol!

Elfogták a bolsik!... hűlt meg bennem a vér! Hiába minden! Azért nem adtam fel a reményt! Kerestem tovább! Délután négy óra felé két lovas katonát látok... Vörösök!... Magyarok!? Igen, magyarok!... Bajtársak!... Látták a légiharcunkat, látták az összeütközést. Látták a Martin-bombázókat, amint eszeveszett menekülésükben a nekik szánt bombáikat a mezőre dobálják. Jöttek ők is, lopakodtak be az erdőbe, segíteni nekünk. Ketten voltak. Egyik lóra felugrottam, a gazdája addig őrizte a gépem. Jó órai keresés után találtunk egy kicsi pásztor-kalyibát! Benne ám a Cickány!!... nyugodtan alszik. Felrázom! Nehezen megismert!... Nem tudta szegény, hol van! Néztük egymást!!... Egymásra borultunk és.. —. elcsuklik a hangja. A szokottnál jobban és kékebben csillog a parancsnokom szeme. Elfordítja fejét... Ismét felzeng századunk jelmondata: Erő! Hűség! Hajrá!... és indulunk a gépeinkhez!... Megjött a parancs újabb bevetésre!



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKAI SZERVEZÉS

Milch Eberhard vezértábornagy — 50 éves. 1914-ben vonult be a tüzérséghez. 1915-ben lett repülő. Az összeomlás után egyideig a légi rendőrségnél teljesített szolgálatot, majd a *Deutsche Lufthansa* igazgatóul hívta meg.

A nemzeti szocializmus uralomra jutása után rövidesen *Göring* helyettese lett a légügyi minisztérium élén. Ebben a minőségében nyerte el 1936-ban a repülőtábornoki, majd 1938-ban a vezérezredesi rendfokozatot. Az 1940-es események egy légi hadsereg élére állították, amelynek Norvégia lerohanása volt a feladata. E feladat sikeres megoldása után a Führer a Német Vaskereszt Lovagkeresztjével tüntette ki és a birodalmi gyűlésen tartott beszámolója alkalmával vezértábornaggyá nevezte ki. Azóta ismét a légügyi minisztérium élén áll, mint *Göring* birodalmi tábornagy első munkatársa és helyettese. *Milch* vezértábornagy Magyarországon több ízben megfordult.

*

Lord Beaverbrookot, Anglia egykori repülőiparügyi miniszterét, legutóbb pedig termelésügyi miniszterét *Sir Stafford Cripps* előretörésével kapcsolatban félretolták. A lord március végén Washingtonba érkezett azzal a feladattal, hogy az amerikai és az angol termelést összehangolja. Washington felé utaztában Trinidad szigetén kijelentette, hogy feladata végrehajtását igyekszik rövidre fogni s azután az Antillák egyik szigetére vonul gyógykezeltetni magát.

*

Az angol kormány balfelé tolódása folytán az első számú angol pilótaigazolvány tulajdonosa: *Moore-Brabazon* alezredes, volt közlekedésügyi miniszter is kiesett a kormányból. Az angol király a távozó minisztert *bárói* rangra emelte.

*

Longmore angol repülőtábornagy megbukott Granthamben a képviselőválasztáson. *Churchill* támogatásával konzervatívpárti programmal indult, azonban ellenjelöltjét: *Kendallt* választották meg, aki a kormány leváltása mellett agitált. *Longmore* régebben a brit pilótakiképzés élén állott, majd Egyiptomban a közelkeleti légi erők parancsnoka lett. Amikor *Balbo* tábornagy Afrikában repülőhalált halt, *Longmore* egy brit repülőgépről koszorút küldött az olasz tábornagy temetésére.

Argentina légi erőinek parancsnoka, *Pedro Zanni* ezredes gépkocsibaleset következtében meghalt.

KATONAI HÍREK

Kinevezések a légi erőknél és a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjánál. A Kormányzó Úr Őfőméltósága kinevezte altábornaggyá: *vitéz nemes Justy Emilt;* vezérőrnaggyá: *vitéz Hellebronth Vilmost* és *vitéz nemes csenkei Csenkey Gézát;* ezredessé: *Gyiresy Sándort, nemes Modory Józsefet, vitéz nemes ditrói Orosz Bélát* és *vitéz nemes csicseri Csicsery Gyulát;* hadbíró-ezredessé: *dr. Kovács Bélát;* hadbiztos-ezredessé: *nemes atyhai Péterfy Bélát;* rep. műszaki ezredessé: *dr. Hille Alfrédot;* alezredessé: *lófő szárazajtai Incze Lászlót, Németh Jánost, vitéz Ágostházy Emilt, vitéz Kovács Endrét, dr. vitéz Csepreghy Bélát* és *Bisits Tibort* — a »Magyar Szárnyak« munkatársát; orvos-alezredessé: *dr. nemes merényi Scholtz Gusztávot;* hadbíró-alezredessé: *dr. Fogarassy Józsefet;* számv. igazgatóvá: *Andor Kornélt;* rep. szertári alezredessé: *Ágothay Istvánt;* őrnaggyá: *vitéz Kovásznay-Szász Mihályt, Hámory Brunót, vitéz nemes belényesi Heppes Miklóst, Buza-Kiss Józsefet, Mocsáry Istvánt, Szakváry Lászlót, Batáry Pált, Vargha Tivadart, vitéz Győrffy Gyulát, Szörényi Emilt, Forró Jenőt, Gaáli Zoltánt, Jakab Györgyöt, Batáry Lajost, Udvary Jenőt* — a »Magyar Szárnyak« munkatársát, *Czékus Ferencet, nemes kisléghi Nagy Mihályt, nemes bányavölgyi Tost Gyulát, Gersi Istvánt* és *Heinrich Istvánt;* orvos-őrnaggyá: *dr. Szücs Gusztávot,* mérnök-őrnaggyá: *Lipták Balázst, dr. vitéz Fákla Istvánt, Subai Józsefet, nemes karvai Prugberger Győzőt* és *nemes lóczi Lóczy Sándort;* hadbiztos-őrnaggyá: *vitéz Lakos Imrét;* számv. aligazgatóvá: *nemes kálnoki Gyöngyösi Jánost;* századossá: *Jámbor Lászlót, Lasztóczi Jánost, Papp Józsefet, Kerényi Gyulát, Fuszek Henriket, Horváth Barnabást, Kablay Lajost, nemes bágyi Balássy Gyulát, Vadkerti Lórántot, Szakonyi Istvánt, Dósa Józsefet, Kövér Zoltánt, Ferenczy Györgyöt, Vasady Lászlót, Kayser Gyulát, nemes herszényi Herszényi Istvánt, Kóta Józsefet, Fábián Sándort, Koszó Istvánt,* a hősi halált halt *Csiky Lászlót,* a hősi halált halt *Bányai Lászlót,* továbbá *Imrey Ödönt, Hennyei Imrét, Hedrei Szilárdot, Kelemen Jánost, Marosszéki Emilt, Dákay Emilt, nemes nagy-ernyei Kelemen Antalt, nemes fái Fáy Ödönt, primor ábrándfalvi Ugron Gábort, nemes merényi Scholtz Miklóst, Helesfai Istvánt, Kurtz Róbertet, Bándy Imrét, Csura Lászlót, Lábady Istvánt, vitéz Járomy Árpádot, Láng Andort, Kottra Mihályt, Homér Imrét, Galter Gábort, Nemes Endrét, Emmerling Istvánt, Gelencsér Ferencet, Kovács Jánost, Somlai Jánost, Somosi Lászlót, Vattay Ferencet, Ujszászy Györgyöt, vitéz Homolya Ernőt, Horváth Kálmánt, vitéz Góthay Ákost, Nyárády Lajost, nemes ajkai Ajkay Ottót, Ferenczy Jánost* és *Jakab Zoltánt;* mérnök-századossá: *Clauder Eriket, Püspöky Lászlót, Jescheta Ágostont, dr. Taufenecker Vilmost, Becsky Ödönt, Kenéz Endrét, Vass Gézát, Bagossy Pált, Magyar Imrét, Skrabszky Árpádot, Széll Imrét, Jankó Kálmánt* és *Kerekes Pált;* rep. szertári századossá: *Horváth Károlyt;* főhadnaggyá: *Péterdi Adolfot, Irányi Pált, Vámos Győzőt, Kováts Zsoltot, Bally Jánost, vitéz Elekes Jenőt, Bánhidy Gyulát, Papp Tibort, Németh Endrét, Kálmán Elemért, Szarukán Istvánt, Orbán Györgyöt* és *Bazsó Károlyt;* rep. szertári hadnaggyá: *Garay Sándort, Pintér Józsefet* és *Kővári Árpádot.*

A nem tényleges állományban: szkv. századossá: *Zanathy Tibort;* t. főhadnaggyá: *Pogány Gyulát, Zbinyovszky Lajost, vitéz Csonka Antalt, Horváth Gyulát, Berényi Attilát, Homonnay Bélát, dr. Habermann Károlyt, dr. Walter Tibort, dr. Füzessèry Tibort, Radeczky Imrét, Kelényi Lászlót, Mégay Lászlót, Gohér Lászlót, Zách István Alfrédot, Magasházy Gyulát, Salla Ferencet, Kerezsy Elemért, Varga Gyulát, dr. Veszprémy Lórándot;* t. hadnaggyá: *Menich Józsefet, Gödény Ferencet, Gyulai Tibort* és *Kőváry Árpádot.* T. zászlósok lettek: *Szimon István, Kaltenbach Henrik, Üveges József, dr. Hartner Rezső, Dési Frigyes, Kókai Péter, Edelmayer Ottó, Mátyás Lajos, Mizsér Jenő, Teltsch Árpád, Varga Károly, Hevesi Sándor* és *Sziklay Béla.*

*

A tízezredik bevetés. Egy német repülőgépegység március 27-én hajtotta végre tízezredik bevetését a keleti hadjárat megkezdése óta. Ezalatt elpusztítottak a földön és a levegőben 813 repülőgépet, továbbá 372 vonatot, egy vasúti kocsira szerelt löveget, 65 üteget, 170 harckocsit, több, mint 4700 tehergépkocsit, szánt és fogatolt járművet, valamint 2500 tonna hajóteret.

Ezenkívül megrongáltak 378 repülőgépet, 367 vonatot, 64 harckocsit, mintegy 1800 tehergépkocsit, szánt és fogatolt járművet, valamint 1800 tonna hajóteret.

A hátországban megtámadtak és sikeresen bombáztak számos ipari központot.

*

Gróf *Kageneck* főhadnagy, a tölgyfalomb tulajdonosa, 65-ik légi győzelme után sebesülésébe belehalt.

*

Az olasz légierők sikereiről számol be a *La Vie dell'Aria* abból az alkalomból, hogy március 28-án volt az évfordulója az olasz repülés újjászületésének.

Az olasz repülők a háború kitörése óta 1942 március 27-ig 2221 ellenséges

repülőgépet lőttek le vagy semmisítettek meg. Ezenkívül valószínűleg elpusztítottak még további 789 repülőgépet.

Az olasz *torpedóvető repülőgépek* sikeresen harcoltak az ellenséges hajóhad ellen is. Elsüllyesztettek 21 ellenséges hadihajót. Köztük 12 cirkálót, 2 segédcirkálót, 3 torpedórombolót, 1 monitort, 1 aknarakó hajót és 2 meg nem határozott rendeltetésű hajót. Elpusztítottak ezenkívül 32 ellenséges kereskedelmi hajót. A légi torpedókkal megrongált hadihajók száma: 70, a kereskedelmi hajóké pedig 14.

A *bombázó repülőgépek bombáikkal* elsüllyesztettek 13 ellenséges hadihajót, és pedig 3 cirkálót, 3 rombolót, 6 búvárnaszádot és 1 gyorsnaszádot. Megsemmisítettek ezenkívül 36 kereskedelmi hajót. A légi bombákkal megrongált hadihajók száma: 81, a kereskedelmi hajóké: 61.

*

Philipp német százados március 31-én aratta századik légi győzelmét. *Philipp* százados ezidőszerint egy vadászrepülőosztály parancsnoka. 1941 augusztus 24-én, mint főhadnagy kapta meg a tölgyfalombot a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez és néhány héttel később a kardokat a tölgyfalombhoz.

*

A Vaskereszt Lovagkeresztjét kapta: *Dickfeld* hadnagy, egy német vadászrepülőszázad repülőgépvezetője, aki légiharcban 47 s a földön 8 ellenséges repülőgépet lőtt le, ezenkívül megsemmisített 11 mozdonyt, 2 szerelvényt és 2 harckocsit. Ugyancsak a Vaskereszt Lovagkeresztjével tüntette ki a Vezér és kancellár *Omert* hadnagyot és *Rossmann* őrmestert — egy vadászszázad repülőgépvezetőit — is. *Omert* hadnagy 40 légi győzelmet aratott és 18 repülőgépet semmisített meg a földön. Ezenkívül elsüllyesztett egy szovjet gyorsnaszádot. *Rossmann* őrmester mintegy 250 légi vállalkozásban vett részt. 75 eredményes alacsonytámadást hajtott végre és 42 ellenséges repülőgépet lőtt le.

*

Hans Strelow hadnagy, egy német vadászrepülőszázad repülőgépvezetője, eddig 66 légi győzelmet aratott. A Vezér és kancellár ebből az alkalomból a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez a tölgyfalombot adományozta neki, mint a német véderő 84-ik katonájának.

*

A szovjet légierők vesztesége 1942 január 1-től március 24-ig — a Völkischer Beobachter szerint — 2235 repülőgép. Ebből légiharcban lőttek le 1547-et, a légvédelmi tüzérség semmisített meg 232-t, a földön semmisítettek meg 516-ot.

Ugyanezen idő alatt a német légierők vesztesége 223 repülőgép volt, tehát az orosz veszteség 10%-a. Ezek a számok nyilvánvalóan elárulják a keleti arcvonalon a német repülők fölényes helyzetét.

*

Egy újabb repülőgépszállító hajó pusztulása. A »Popolo di Roma« saigoni jelentése szerint egy japán búvárhajó március végén megtorpedózott egy 30.000 tonnás amerikai repülőgépszállító hajót. A torpedótámadás a Csendes-óceán nyugati részén, a Korall-tengeren folyt le az Uj-Hebridák és Uj-Kaledónia között. Az ellenséges egységek a japán búvárhajót azonnal heves tűz alá vették s így a hajó parancsnoka nem figyelhette meg a repülőgépszállító hajó süllyedését. A légi felderítés szerint a megtorpedózott hajó valószínűleg elsüllyedt.

(Az Egyesült Államoknak két darab 30.000 tonnás repülőgépszállító hajójuk volt: a *»Lexington«* és a *»Saratoga«*. Ha tehát a március végén megtámadott hajó valóban 30.000 tonnás volt, valószínű, hogy a *»Saratogá«*-ról van szó.)

*

A japánok Holland-Indiában 177 darab repülőgépet zsákmányoltak.

LÉGIFORGALOM

A Kínai Légiforgalmi Társaság »Kowloon« nevű repülőgépe március 24-én Kelet-Ázsiában lezuhant. A repülőgép hindu delegátusokat vitt Thaiföldről és Malagából Tokióba, a március 28-ára tervezett hindu kongresszusra. A repülőgép hét utasa és négy fő személyzete szörnyethalt.

Párizs és *Vichy* között megnyilt a légiforgalom.

*

Brazília kormánya lefoglalta az Argentinának szánt olasz repülőgépeket. Az olasz és az argentin kormány között már hosszabb idő óta tárgyalások folytak a LATI olasz légiforgalmi társaság Dél-Amerikában lévő repülőgépeinek az argentin kormány részéről történő megvásárlásáról.

Mielőtt ezek a tárgyalások befejeződtek volna, Brazília kormánya, március végén a Rio de Janeiróban, Pernambucóban és Natalban lévő olasz repülőgépeket lefoglalta.

*

43 tonnás vízi repülőgép épült Franciaországban. Típus jelzése: »Potez-Cams 161«. Az atlantióceáni légiforgalom számára készítették.

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

42 hengeres repülőmotor. A motorok teljesítményének fokozása céljából vagy a hengerek nagyságát kell növelni, vagy a hengerek számát szaporítani. A túlnagy hengereknél fellépő kedvezőtlen hőtani hatások a hengerek nagyságának növelése ellen szólnak. Ez a meggondolás vezeti az amerikai repülőgépszerkesztőket, amikor — a *Luftwissen* közleménye szerint — 42 hengeres repülőmotorok szerkesztésének tervével foglalkoznak. A tervezett megoldás szerint a 42 hengeres motort hat darab, egyenként 7 hengerből álló csillag fogja alkotni, amelyek egymás mögött nyernek elhelyezést. A motortól 4000 lóerő teljesítményt várnak.

Az eddig szerkesztett repülőmotoroknál a legnagyobb hengerszám 24 volt.

*

A gyermekek viselkedése légi támadásoknál. A »Times« szerint a gyermekek idegileg jobban bírják a légi támadásokat, mint a felnőttek. A gyermekeknél idegsokkot vagy egyéb idegbántalmakat a légi támadásokkal kapcsolatban alig észlelnek.

1940 elején 180.000 iskolás gyermek volt Londonban. Ugyanez év végén mar csak 85.000.

*

Németül tanulnak az angol pilóták. A »Sportflieger« hozzáfűzi, hogy ez különösen azoknak a brit pilótáknak fog jól jönni, akik Németországban kényszerleszállást hajtanak végre, mert így legalább meg tudják magukat értetni.



Megbeszélés a próba előtt



A matrózdal a VI. Kívánsághangversenyen

A LÉGIERŐK ZENEKARÁNÁL

Az emeletes laktanyaépület egyik elsőemeleti helyiségéből fúvóshangszerek hangfutamai kígyóznak ki, klarinét, fuvola, szárnykürt, vadászkürt játékos hangröppentyűi ölelkeznek: próbára készül a *Légierők Fúvószenekara* a legújabb kívánsághangversenyi szereplés napján. Kottaerdő mögött »hangol« a rádiómikrofon előtt szinte mindennapos együttes, a kottaállványokon ott a műsor szólamonként: *Matrozenlied, japán himnusz, Klapka-induló, Kodály-melódiák...*

... Rendkívül érdekes az alig másfélesztendős zenekar nagyszerű pályafutása. 1941 május 21-én, az ejtőernyős napon mutatkozott be a nyilvánosságnak az *ötventagú* együttes, azóta nem mulik el ünnepi esemény szereplése nélkül. A legutóbbi kívánsághangversenyen hatodszor szerepelt a műsorban. Sűrűn szerepel a Rádió stúdióbeli hangversenyein, egyik dísze volt a *Magyar Szárnyak* emlékezetes sikerű decemberi repülőestjének és mindezeken felül honvédnapokra, jelentős társadalmi ünnepekre egymást érik a meghívások. A zenekar ott tart, hogy ha magánegyüttes volna, *nagyszerűen megélne.*

Az elpusztíthatatlan energiájú *Doroszlay* Károly karnagy ennyit mond együtteséről:

— *»Felkapottságunknak«* az a titka, hogy a zenekar szelleme *elmélyülő.* Mi nem technikai tökéletességre törekedünk csupán, hanem feladatunk az előadásra kerülő zenei mű *belső szépségeinek feltárása, megértése, átélése.* Vegyünk egy példát: Szerepel a műsorunkon egy japán induló. Mi ezt nemcsak »blattról« játsszuk, hanem igyekezünk úgy visszaadni, hogy ha meghallja egy japán ember, lehetőleg ne vegye észre, hogy más nemzetiségű zenészek játszották. Ehhez természetesen ismernünk kell a japán nemzet lelki sajátságait, egyéni temperamentumát, jellegzetes érzelmeit. Előbb igyekszünk megérteni, hogy *mit jelent japánnak lenni,* mi a japán nép legjellemzőbb lelki tulajdonsága és hogy *mit jelent a japán nemzet életében a műsorra tűzött induló?* Milyen érzések megszólaltatója és milyen zenei mult van mögötte. Arról természetesen szó sem lehet, hogy tökéletesen eljátsszuk »japánul«, de a lehetőségig igyekezünk *megközelíteni japánságát.*

— Mindez elmélyülés a zenei műben és *az elmélyülés a mi zenekarunk különös adottsága.* Több a hivatásos zenészek, többé-kevésbbé jól begyakorlott, állandó együttesénél. A zenekar minden egyes tagját egyesegyedül csak a zene érdekli. Mi igyekszünk a zenét *művelni,* nem csupán *visszaadni.*



Egy kis móka a nagy szünetben

— Másik oka *»népszerűségünknek«* az lehet, hogy műsorunkat mindig úgy választjuk meg, hogy zenekedvelőt és zeneértőt egyaránt szórakoztasson. Könnyű zenében nem megyünk el a divat felszínességéig és nehéz muzsikában nem megyünk vissza a tömör, klasszikus zenéig, hiszen a mi feladatunk a szórakoztatás. Igyekezünk olyan színvonalat tartani, hogy a *szórakoztatásban legyen mennél több zenei érték.*

Mindez alatt azt kell érteni, hogy a légierők fúvószenekara nem éri be az összeszokott jó együttesek mesterségbeli gyakorlottságával, tehát azzal, hogy bizonyosszámú próbák után előadásra találja a kiszemelt zeneművet. Nem: a legaprólékosabb elmélyülés a próbák sora, bányászás a szépségek után és a mű szellemének maradéktalan felépítése.

Maga *Doroszlay* karmester mutat példát az elmélyülő zenei munkára. Néhány szerzeményét ismeri már a nagy közönség, de nem szerzeményeire a legbüszkébb, hanem arra, hogy *Kodály művedinek egyedüli átültetője fúvószenekarra.* Kodály-átültetései nagyszerűek.

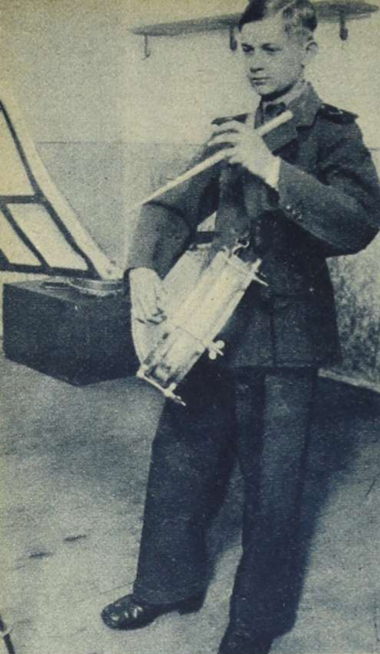
Az ötventagú zenekar így oszlik meg: van benne *11 fafúvós* (fuvola, kisfuvola, klarinét), *32 rézfúvós* (szárnykürt, trombita, tenorkürt, vadászkürt, harsona, helikon, eufonium) és 7 ütőhangszeres (nagydob, kisdob, cintányér, harangjáték). Európai mértékkel középzenekar, magyar viszonylatban már nagy zenekarnak számít, egyedül szárny-



A nagydob és a cintányér minden sava borsa



Összpróba







← A legkisebb dobos   A legnagyobb trombitások →



kürtöt nyolcan fújnak benne, a szárnykürt pedig a fúvószenekarok lelke.

A fuvolások sorában ott ül egy szerénymozgású őrmester: *Miklós* Imre. Fuvolás társaival együtt egy pattogó, lendületes induló fuvolaszólamát fújja. Nézem a kottalapot előtte:

»Viktória győzelmi induló.«

A kotta jobb sarkában szerényen ott a szerző neve:

»Miklós Imre.«

Hát ez a szerény őrmester az induló szerzője.

— Több indulót szerzett már, — mondja *Doroszlay* karnagy — igen tehetséges.

Tagja a zeneszerzők szövetségének.

Figyelem az indulót: harsonajel vezeti be, az első ütemek után szinte látja és érzi az ember, hogy kemény és nehéz viadalokból győzelmesen, ujjongva megtért hadsereg menetel a hangjegyekben. Benne van a vérpezsdítő ütemekben a *diadal dübörgése,* benne van — furcsa leírni, de valóban benne van — a szövetség tiszta bajtársiassága, léptek ropognak, feszül a puskaszíj, szinte maga előtt látja az ember a diadalittasan éneklő, vonuló sereget. Európa diadalmas keresztes hadjárata ez az induló, minden ízében *magyar és mai.*

A szerző meg ott ül a fuvolások sorában s fújja kottáról a maga szólamát. Saját zeneművének egyik visszaadójává lett, mint az író, aki a saját darabjában epizódszerepet játszik *névtelenül.*

Amikor vége az indulónak, megkérdem: hogyan szerezte, van-e szöveg is az indulóhoz?

— *Előbb a zenét szereztem.* Azután, — hogy kerek egész legyen — megpróbáltam szöveget is írni hozzá. Természetesen nem jó, mert a szövegíráshoz nem értek...

Doroszlay karnagy mosolyog, ahogy meglepődve beszélgetek a zeneszerző, szövegíró fuvolás őrmesterrel.

— *Van egy szakaszvezető zeneszerzőnk is.*

A zenekar felé fordul:

— *Barcsváry* József szakaszvezető!

Feláll egy vadászkürtös szakaszvezető:

— Parancs!

— Most eljátszuk a te indulódat, a *Leventeéletet!*

Suhog a sok kottalap, ahogy a másik zeneszerző indulóját teszik a kottaállványra. *Doroszlay* int. Pillanatnyi csönd, azután — pattog frissen, fiatalon, vígan a *magyar Giovinezza.* Buzog az életerőtől, a tiszta élet erős egészségétől. Nyílt ‚egyszerű, egy hallásra ismerős úgy, hogy benne van a vérében az embernek.

— Hány esztendős? — kérdem Barcsváry szakaszvezetőt.

— Májusban leszek *huszonkettő.*

Hány pályázatot hirdettek már leventeindulóra, olyanra, amiben nem a díszszemlék, látványos felvonulások ünnepiessége van benne és csak a parádés csillogás, hanem *maga a leventeélet,* a gyakorlás és készülődés a katonaéletre.

Hát ez a leventeinduló ízig-vérig a magyar leventeélet.

Van egy indulója: *Tengelybarátság.* Sajnos, ezalkalommal nem hallottam. Külön értéke még zeneszerzői munkásságának, hogy magyar *népdalok* fúvós zenekarra való *hangszerelésével* foglalkozik a legszívesebben.

Egy másik értéke a zenekarnak: *Szabó* János szakaszvezető. Elmélyülő zenebúvár, különös pedagógiai tehetsége van. Ő biztosítja az utánpótlást. Négy-öt fiatal zenész ül már a zenekarban, aki az ő tanítványa. Annyit tudott csak róluk, hogy tehetségesek. Meghallgatta őket és elhatározta, hogy muzsikust farag belőlük. Kész muzsikusokat varázsol a tehetségekből, akik zenei előtanulmányok nélkül, csupán a muzsika szépségeiért váltak zenésszé. Nagyszerű korrepetitor, csiszolja a gyémántot. Vagy ott vannak a többi »névtelenek« *Fodor* Armand főtörzsőrmester, *Lantos* Sebestyén, *Rózsa* Árpád törzsőrmesterek, *Lengyel* László őrmester, a zenekar gyakoroltatói, a *»kiskarmesterek«,* oktatómunkájuk összefogója *Stefán* Pál főtörzsőrmester, a helyettes karnagy, a kifinomítások mestere pedig maga *Doroszlay* karnagy, aki kimondhatatlanul boldog, hogy zenekara minden egyes tagjáról elmondhat valami jót.

Meglepetés következik: egy *Chopin-keringő* hangjegyeit teszik fel a hangjegytartó állványokra.

— Chopin — mondom — fúvószenekarra. Nem *»túlkönnyű«?*

— Érdekes, — feleli Doroszlay karmester — a rádiónál is ugyanezt mondották. Lejátszottuk és — *műsorra tűztük.*

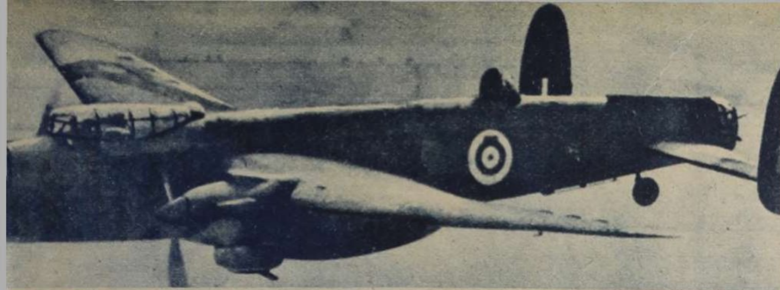
Chopin csipkefinomságú, habkönnyű melódiái oly könnyedséggel szólalnak meg, mint ahogyan a csipkeverő mintázza a kecsesszárnyú angyalmintát. Lenyűgözően szép zenei élmény ez a szám.

... Most azután főpróba következik a hatodik kívánsághangverseny műsorából.

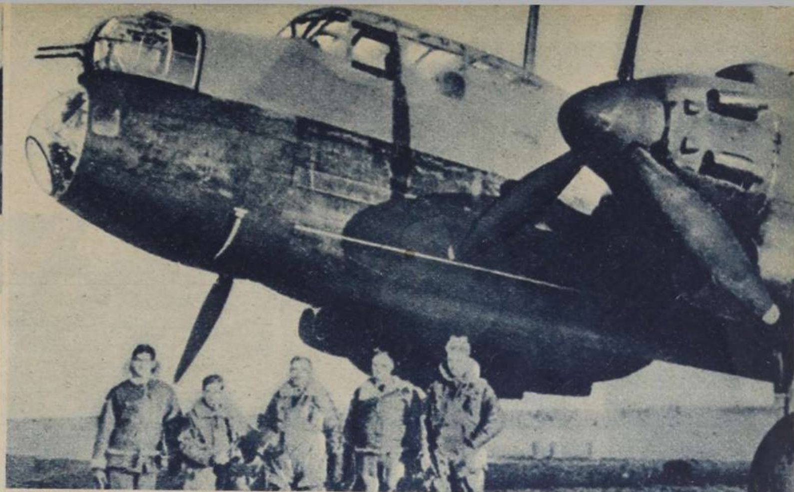
— Úgy játszunk, — mondja *Doroszlay* karnagy — mint a *Művelődés Háza* színpadán!

Rádión meghallgattam őket. Ugyanúgy játszottak. Csak itt *egymagam* vertem vörösre a tenyerem, ott *kétezer ember tapsa dörgött a műsor után.*

Raczkó Lajos



AVRO Manchester kétmotoros közepes bombázó



Jól látszik az AVRO Manchester törzsorrában a NASH THOMPSON géppuskatorony

ÚJ ANGOL BOMBÁZÓGÉPEK

A R. A. F. legújabb támadásaiban eddig nem ismert bombázókat használt. Ezek között a legnevezetesebbek a Manchester, a Halifax és a Stirling.

Nehéz bombázó az Avro Manchester. Középfedelű tisztafémgép, futóműve behúzható. Az első legyártott sorozat háromrészes függőleges vezérsíkja és oldalkormánya helyébe az újabb Manchesterekről már elmaradt a középső vezérsík és ehelyett a két szélső felületét növelték meg. Derékszögű szárnyközéprésze trapéz alakú szárnyvégekben folytatódik. Fesztávolsága 30.7 méter. Futóműve a motorgondolákba húzható be. Héjszerkezetű törzsének hossza 21.3 méter. A vezetőfülke üvegezése hátul is kiemelkedik a törzs felületéből és ezzel javítja a pilóta látási körülményeit. A bombacélzó egyuttal a törzsorrba épített ikergéppuskás hidraulikus Nash & Thompson torony lövésze is. A törzsfenék hosszában, egymás mellett kettős sorban helyezkednek el a bombarekeszek. Bombaterhe 2700 kilogramm. Ikergéppuskával felszerelt törzsvégtornyán kívül még egy, a törzs felső részének hátsó harmadában elhelyezett 2 mm-es gépágyú szolgál a hátulról jövő támadások leküzdésére. Ez a löveg egy újrendszerű, motorikus erővel forgatott áramvonalas félig fém-, félig üvegtoronyból fejti ki tüzhatását. Az Avro Manchester személyzete öt főből áll. Két, egyenként 2000 lóerős R. R. Vulture-motorral 520 km/óra legnagyobb és 430 km/óra átlagsebességgel repül. Üres súlya 11.070 kilogramm. Legnagyobb szolgálati magassága 10.900 méter; hatótávolsága 3840 kilométer.

A De Havilland Dictator kétmotoros közepes bombázó, törzsorr- és törzsvéggéppuskatoronnyal. Mindkét toronyban négy-négy géppuska van. Legénysége négy fő. 560 km/óra legnagyobb sebességet ér el.

A Handley Page Halifax középfedelű négymotoros nagyhatótávolságú nehézbombázó semmi hasonlatosságot nem mutat a négymotoros amerikai bombázókkal.

Háromrészes törzsének keresztmetszete enyhén lekerekített sarkú téglalap. A törzs előrésze könnyűfém héjszerkezet; középső, a főtartókhoz kapcsolt szelvénye króm-molibdén acélcsőváz, a hátsó pedig hegesztett acélcsőváz. A két utóbbi törzsrész bevonata kettős, mégpedig az alul lévő rétegeslemezre még egy impregnált vászonborítás került. Öt részből álló, fémvázas, önműködő szárnyréssel és réselt féklapokkal felszerelt szárnyának borítása részben fém, részben vászon. Oldalkormánya osztott. A vezérsíkok tisztán fémépítésűek, a kormányfelületek duralaminium váza vászonnal bevont. Különösen erős igénybevételre méretezett futóműve hidraulikus úton hátrafelé, a törzs felé eső motorgondolákba húzható be. Egy futókerék átmérője 1.75 m. A farokkerék nem behúzható, ugyanis behúzott állapotban a törzsvég-géppuskatorony lövésze elől elzárná a törzs elülső részeihez vezető utat.

Aethylen glycol hűtéses négy R. R. Merlin XI. kétfokozatú légsűritővel épített motorjának legnagyobb felszállási teljesítménye egyenként 2000 l. e., átlagos felszállási teljesítménye 2040 percenkénti fordulatnál 1300 és magassági teljesítménye 5530 méteren 1145 l. e. A motorok háromágú De Havilland—Hamilton állandó fordulatszámú légcsavarokat hajtanak meg. Négy nagyobb és két kisebb üzemanyagtartálya a szárnytőben és a motorok közt a szárnyban nyer elhelyezést.

A Goodrich-rendszerű pneumatikus jegesedésgátlók nemcsak a szárnyak, hanem a vezérsíkok belépőélein is fellelhetők.

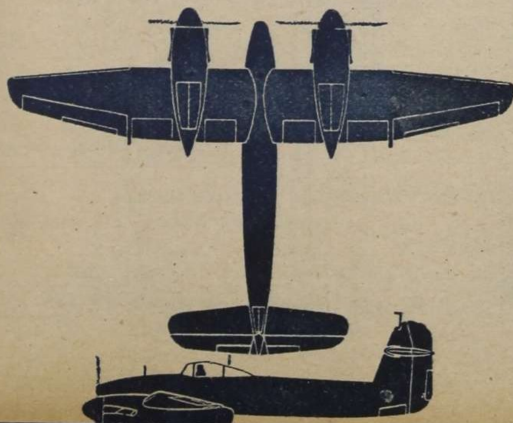
Legénysége tizenkét fő, de szükség szerint négyen is elláthatják rajta a szolgálatot. Belül emeletes törzsének orra két, egymástól független részre oszlik. A felső részt egy motorerővel forgatott géppuskatorony foglalja el, az alsó üvegezett fülkében a bombacélzó tartózkodik. A bombacélzó mögött, az alsó fedélzeten találjuk a rádióberendezéseket. Közvetlenül e fölött van a kétkormányos vezetőfülke, felcsapható üléssel a másodpilota számára. A navigátor helyisége mögött mindkét fedélzetet betöltik a bombarekeszek. Csak egy keskeny folyosó köti össze az ezután következő szerelőfülkét a törzs elülső részeivel. Itt tartózkodik a legénységnek az a tagja is, aki a géppuskák lőszerutánpótlásán kívül a nagy magasságban használt oxigénlégzőkészülékek kifogástalan működéséről gondoskodik. A magassági és oldalkormányok mögött egy hidraulikus géppuskatorony nyujt védelmet a hátulról jövő vadásztámadások ellen.

Fegyverzet szempontjából több kiadása van a Halifax-nak. A legelső sorozatok ikergéppuskás orr- és törzstornyain kívül két-két géppuska van a bal- illetve jobboldalon, megfelelő oldalirányú kilövéssel. Az újabb Halifax-nak már négy géppuskás Boulton—Paul-tornyokkal repülnek. 4950 kg-nyi bombaterhes könnyű és nehezebb bombák közt oszlik meg. Függőlegesen felfüggesztett könnyű és vízszintesen felfüggesztett nehéz bombáit kivétel nélkül a törzs foglalja magában.

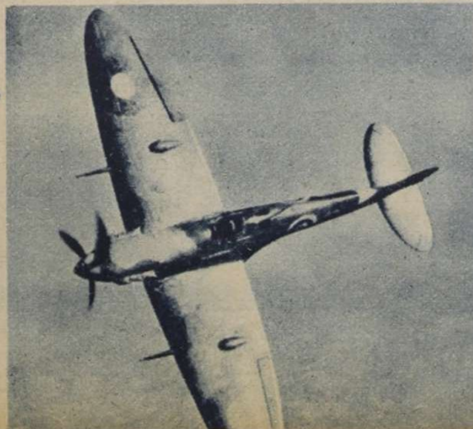
Fesztávolsága 32.7 métre, törzshossza 23.3 méter, a vízszintes vezérsík fesztáva 8.7 méter, legmagasabb pontja 7.5 méternyire van a talajtól. Üres súlya 15.750 kg, repülősúlya 24.030 kg és ebből 8300 kg a terhelés. Legnagyobb sebessége 490 km/óra, átlaga 440 és leszállósebessége 115 km/óra. Hatótávolsága 5700 kilométer és pótüzemanyagtartályok beépítésével 8000 km-re növelhető.

Ugyancsak távolbombázó az Armstrong Withworth Whiteside, négy darab R. R. Griffin-motorral.

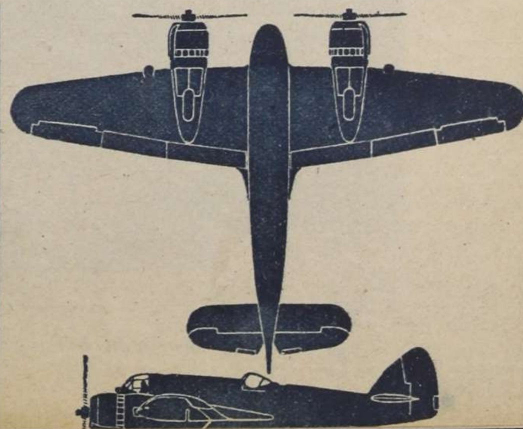
A Westland Whirlwind kétmotoros vadász oldal- és alulnézete



A Spitfire legújabb, gépágyús változata repülés közben



A Bristol Beaufighter romboló oldal- és alulnézeti rajza




A »Storch«



A »Storch« behajtott szárnyakkal

A FI. 156. „STORCH"

A mai nagysebességű repülőgépek mellett napjaink egyik legérdekesebb típusa a *lassan* repülő Fieser 156. »Storch« repülőgép.

Ha a 756 km/óra sebességi világrekordot és a Fi. 156. »Storch« 48 km/óra legkisebb sebességét tekintjük, úgy a kettő közötti sebességviszony 15.75. Ez a szám a mai korszerű motoros repülés igen tág sebességi határait jelzi és felvilágosít arról, hogy a sebességgel való helyes gazdálkodás, a repülőgép teljesítményének a legjobb hatásfokkal való kihasználása csak akkor következik be és a kitűzött feladat is akkor hajtható legtökéletesebben végre, ha a feladat sajátosságának megfelelő repülőgéptípust alkalmazzuk.

A Fi. 156. Storch

Az a feladat, amely a Fi. 156. »Storch« fejlődéséhez vezetett, repülőteljesítményszerűen nézve a következő volt: A gép lassan repüljön, rövid legyen a fel- és leszálló útja és puha, egyenetlen talajról is lehessen vele fel- és leszállni.

Ezek a feladatok nehéz követelmények elé állították a szerkesztő technikusokat, akik:

1. kicsiny építési súly,
2. nagy felhajtóerőérték,
3. kis felületi terhelés által valósították meg a feladatot.

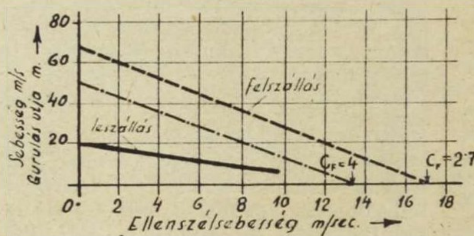
A fenti elvek alapján megvalósított Fi. 156. »Storch« jellemzői a következők:

Méretek:

Fesztávolság = 14.25 m.
Géphossz = 9.9 m.
Magasság = 3.— m.
Keréknyomtávolság = 3.4 m.
Tüzelőanyagtartály tartalma = 150 liter + a fútómű között elhelyezett 25 literes póttartály.
Kenőanyagtartály tartalma = 11 liter.

Felületek nagysága:

Szárnyfelület a harántkormányokkal = 26 m².
Magassági kormány = 4.8 m².
Oldalkormány = 2.1 m².
Szárnykörvonal = derékszögű.
»V« alak = 0.5°.
Terhelési többszörös = 5.4.



Nekifutás az ellenszélsebesség függvényében

Közepes szárnymélység = 1.83 m.
Oldalviszony = 7.8.

Súlyok:

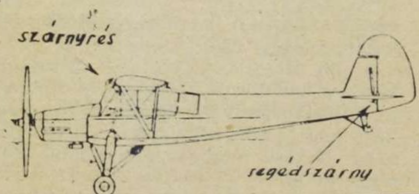
Üres súly az állandó felszereléssel = 860 kg.
Pótlólag hozzájövő katonai felszerelés = 100 kg.
Szerelt súly = 960 kg.
Tüzelőanyag és olaj = 120 kg.
3 fő személyzet, à 80 kg = 240 kg.
Teljes repülősúly = 1320 kg.
Rendes repülősúly (2 fő + 20 kg) = 1260 kg.
Az összteher az üres súlynak 54%-a.

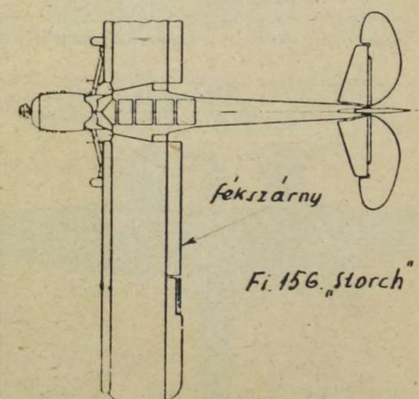
Építési anyagok:

Szárnyfelületek = fabordás, vászonnal bevont.
Törzsmű = acélcsőváz.
Kormánymű = faváz, furnérral és vászonnal bevonva.

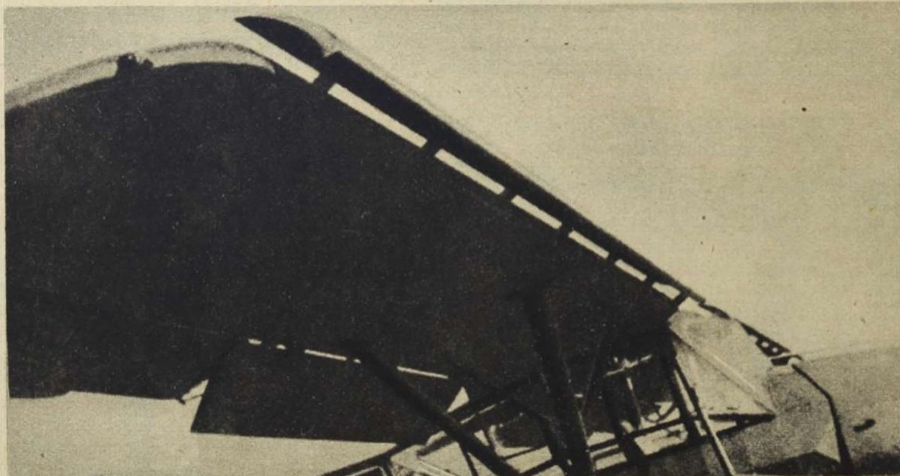
Teljesítmények:

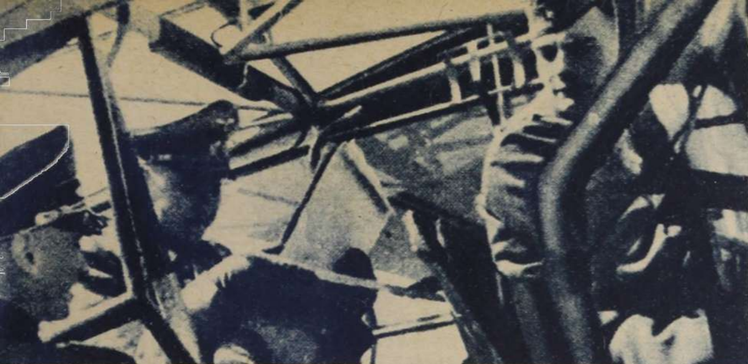
Személyzet = 1 pilóta + 2 megfigyelő.
Motor = Argus AS. 10. C. 240 lóerő.
Repülési időtartam = 2.5 óra.
Repülési távolság = 380 km.
Tüzelőanyagfogyasztás = 39 liter/100 km.
Olajfogyasztás = 1 liter/100 km.
Legnagyobb sebesség = 180 km/óra.
Utazósebesség = 145 km/óra.
Legkisebb sebesség vízszintes repülésben = 48 km/óra.
Legnagyobb felhajtóerőtényező a legkisebb sebességnél = 4.
Legkisebb sebesség süllyedésben 3 m/sec. ellenszélnél = 37 km/óra.
Legnagyobb emelkedősebesség = 4.8 m/sec.
Emelkedés 1000 m magasságba = 3.9 perc.





A Fi. 156 Storch szárnyrés és fékszárny elhelyezése


Mereven beépített szárnyrés a Storchon



A Storch repülőszemélyzete a kabinban



A gép meghúzása a felszállásnál

Szolgálati magasság = 5200 m.
Legnagyobb csúcsmagasság = 6000 m.
Nekifutás szélcsendnél = 65 m.
Nekifutás 3 m/sec. ellenszélnél = 50 m.
Nekifutás állóhelytől 15 m magasságig 3 m/sec. ellenszélnél = 130 m.
Kifutási távolság = 80 m.
Fékezett kifutási távolság = 20 m.
Fékezett kifutási távolság 3 m/sec. ellenszélben = 15 m.
Felületi terhelés = 50.75 kg/m².
Teljesítményterhelés = 5.5 kg/lóerő.
Felületi teljesítmény = 9.23 lóerő/m².

Fegyverzet:

1 darab »Stange« megfigyelő géppuska. Ezenkívül egyes sorozatokban még rádióadó-vevőkészülék is beépítésre került.

A Fi. 156. »Storch«-ot a német Gerhard Fieseler Werke G. m. b. H. (Kassel) gyártja felsőszárnyas építési alakban, kiducozott építési módban, merev futóművel, fékszárnnyal. A gép különös ismertetőjele: a mereven beépített *szárnyrés,* továbbá az a körülmény, hogy repülőgépcsarnokban való tárolás szempontjából a szárnyak egy kúpos csap kihúzása után a törzs felé behajthatók. Igy tárolható a »Storch« kis férőhelyen.

A Fi. 156. »Storch« behajtott szárnyakkal

A Storch kicsiny építési súlya csak úgy volt megvalósítható, hogy a szerkesztők lemondtak a különösen alakszép, vagyis kis légellenállást létrehozó burkolatokról, a szép áramvonalas formáról (pl. a törzsön). A gép súlyát ezenkívül igyekeztek még konstruktív finomításokkal is alacsonyan tartani (pl. a szárnyon).

A nagy felhajtóerő elérésére a szárnyak elé egy *szárnyrést* helyeztek, amit egy Cf. max-ra (felhatjóerőtényező) előnyös helyzetben rögzítettek.

Mereven beépített szárnyrés a Fi. 156. »Storchon«

Hogy a nekifutás rövid legyen, elsősorban is kis súly szükséges. Ezenkívül a nekifutás nagy felhajtóerőtényező (Cf) által is megrövidíthető, amit a Storchnál megfelelően nagy állásszögekkel valósítottak meg (törzs = 14°, szárny = 16°). A szárnyrések segítségével így Cf = 2.7-et értek el. Felszállásnál a nekifutás a fékszárnyak leengedésével 100 méterről majdnem 65 méterre rövidült. Ezek az értékek rendes repülősúlyra (1260 kg), szélcsendre és száraz, füves repülőtérre vonatkoznak. Ellenszélnél az ábra szerint nagyon rövid utak adódtak.

Nekifutás az ellenszélsebesség függvényében.

Leszállásnál a kifutás az ábra szerint szintén rövid. Szélcsendnél 20 m, 6 m/sec.-os ellenszélnél csak egy repülőgéphossz. Az ábra a leszállásokat üresjáratú repüléseknél ábrázolja. Gáz segítségét igénybevevő leszállásoknál, vagyis, amikor a repülőgépet a földreérés pillanatáig félgázzal tartják, a kifutás még rövidebb utat eredményezett (kb. 15 m, szélcsendnél).

A leggyorsabb emelkedés sebessége, de még inkább a legmeredekebb emelkedésé nagyon alacsony: 85 km/óra, illetve 75 km/óra. Ez az alacsony sebesség a Storchon levő felhajtóerőt fokozó eszközökkel függ össze. Emelkedésnél a felhajtóerő tényező Cf = 1.4, illetve 1.9. *A leggyorsabb emelkedést 10°-os fékszárny* kitérítésnél és a *legmeredekebbet pedig 15°-os fékszárny* kitérítésnél tapasztalták.

A legmeredekebb emelkedési szög 13°, az emelkedési viszony pedig 0.23.

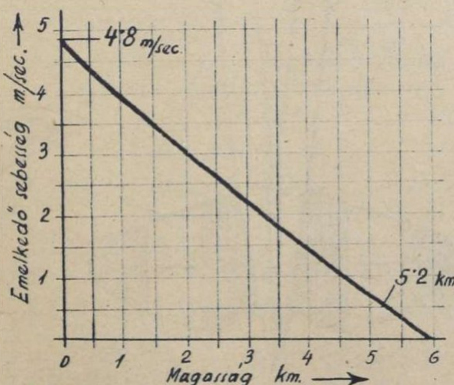
Szélcsendnél és rendes repülősúlynál 100 méteres megtett távolság után 23 m magasságot nyert a Storch (német mérés).

További kiemelkedő emelkedési teljesítmény még a legkisebb repülősebességnél van, amikor Cf. max. repülőállapotban a Storch még emelkedésre is képes (max. 2 m/sec.).

A Fieseler 156. Storch építésénél 150 km/óra sebességet kívántak. A megépített géppel minden külön súlyt jelentő finomítás nélkül 180 km/óra legnagyobb sebességet értek el és így a Storch megfelelt a kívánt műszaki feltételnek. A szárnyrés behúzása által további 20 km/óra sebességnövekedést nyertek.

A lassan repülő gépek építésénél különösen jelentős szempont az, hogy minden tengely körül kielégítő kormányhatás lépjen fel. Ezért *a lassan repülő gépeknél nagyobb és teljesebb hatású kormányokat építenek.*

A harántkormány (csűrő) támogatására az oldalkormányt vonták be. A magassági kormány hatásnövelésére pedig



A Storch emelkedési sebessége fix légcsavarnál

a magassági kormány belépő éle alatt egy *segédszárnyat* helyeztek el, mert a szokásos szilárd vezérsíkból és a hozzá csatlakozó kormányból álló magassági kormánymű, a leszállásnál és teljes kormánykitérésnél (30°—35°) hatóképességének határát érte el. Ez a segédszárny biztosítja leszállásnál a megfelelő kormányhatást, még 45°nál nagyobb kitérítési szögnél is.

A Fi. 156. Storch szárnyrés, segédszárny és fékszárny elhelyezése.

Ezáltal a Storch törzs állásszöge is, a legkisebb sebességgel való repülésnél jelentősen megnagyobbodott.

A hosszstabilitást illetőleg nehézségek a Storchnál nem léptek fel. A szárnyrés következtében elérhető rendkívül nagy, 30°-ig terjedő állásszögeknél állandóan pozitív stabilitás volt jelen úgy teljes gáz-, mint üresjáratú repülésben.

A Fi. 156. Storch emelkedési sebessége fix légcsavarnál.

A Storch repülőmechanikai szemléleténél a legnagyobb érdeklődést az elért legnagyobb felhajtóerőtényező értékek érdemlik meg.

Sorozatállapotban a Storchnál a következő Cf. max. értékeket érték el:

Az »a« rovat az üres járatú siklórepülés értékeit, a »b« rovat a kísérleti repülésekből visszaszámított értékeket a törzs és a légcsavarsugár nélkül szabadon repülő szárny részére, a »c« rovat pedig a vízszintes motoros repülésre vonatkozó értékeket tünteti fel. Az »a« és »b« rovatok értékeinek összehasonlítása által adódik, hogy *a motor üres járatánál a szárnyfelület 25%-a a törzs és a légcsavar által annyira meg van zavarva, hogy a felhajtó erő előállításában gyakorlatilag többé részt nem vesz.* A »b« és »c« rovatok összehasonlítása a légcsavarsugár erős befolyását mutatja a legnagyobb felhajtó-erő tényezőre. A fenti felhajtóerőt nem termelő részt a szárny közepén a légcsavarsugár nemcsak hogy feltölti, hanem ezenfül még észrevehető további felhajtóerő fokozást okoz. A repülőgép Cf. max. határán kimondottan jóindulatú és a gép a Cf. max.-hoz tartozó szögön túl is még kihúzható és kielégítően kormányozható. Ez a tény, a nagy felhajtóerő értékek gyakorlati kihasználására nézve igen fontos.

A Fi. 156. »Storch« meghúzása a felszállásnál

A »Storch felületeivel és segédeszközeivel elérhető Cf. max. értékek *csúcsa* a jelenlegi sorozatállapotban még nincs elérve. Nagyobb fékszárny kitérítésekkel felszerelt kísérleti gépek egyikén nagyobb Cf. max. értékeket értek el. Így például:

A) *sorozatállapotban* (átfutó szárnyrés, 40° kitérítésű fékszárny, mely túlmegy a fesztávolság felén, harántkormány 15°-kal lehúzva) Cf. max. = 4. Legkisebb sebesség = 48 km/óra.

B) *Kísérleti gépen* 53°-os fékszárny és 38°-os harántkormány kitérítésnél Cf. max. = 4.6. Legkisebb sebesség = 46 km/óra.

C) *Kísérleti gépen* 55°-os fékszárny és 55°-os harántkormány kitérítésnél, a fékszárny a törzsig meghosszabbítva (ahol időnként 30 cm széles rés van (Cf. max. = 4.9. Legkisebb sebesség = 45 km/ó.

Ezek a sebességértékek rendes repülősúlyra vízszintes utazórepülésben érvényesek. Teljes gáznál a megadott értékek még 0.2-el nagyobbak. Így a Cf. max. = 5-t ezen módon túllépték Ki kell még emelni azt, hogy a fenti megadott értékek minden körülményes, drága, nehéz és a repülőüzemet és a repülőtulajdonságokat korlátozó segédeszközök nélkül valósultak meg.

A Fi. 156. »Storchal« való repülésnél a felszállás kiengedett fékszárnyakkal, rövid nekifutás után kezdődik. A gép hamar elemelkedik a földtől (65—70 km/óra) és az első, ami meglepi a szemlélőt az, hogy minden más géptől eltérően, *tökéletes a kilátás.* Nemcsak oldalt, előre-hátra és felfelé, de a kabinkiképzése megengedi, hogy kb. 150 méterre már a gép alá is lehet látni.

Utazórepülésben (145 km/óra) a gép simán repül, nagy szárnyfelületei miatt a bőékre kissé érzékeny. Fordulók a pilótaülésben alig, a megfigyelőülésben erősebben érezhetők. A gép tökéletesen kiegyenlíthető és aránylag könnyen irányítható.

A legkisebb sebességgel való repülés kiengedett fékszárnyakkal (fékszárny = 40°, harántkormány = 15° kitéréssel) és teljes gázzal vagy utazó sebességgel történik. A gép majdnem áll a levegőben. Megfigyelni, felderíteni, fényképezni, tájékozódni a kabinból kitűnően lehet.

A leszállás ugyancsak leengedett fékszárnyakkal történik. Siklási sebesség 75 km/óra. A gép erősen süllyed és meredek a siklószöge. A felvételt erőteljesebb kormánymozdulattal kell végrehajtani, mint egyébként és földetérés (65 km/óra) után szokatlanul zörög a gép, rugózása azonban nagyon jó, fékezni szükségtelen, mert a gép hamar megáll és bepördülő hajlama a széles futómű (3.4 m) következtében nincs.

A Fi. 156. Storch alkalmazása főleg katonai téren domborodik ki. Felderítés, fényképezés, tüzérségi tüz, harckocsi támadás és gépkocsi oszlopok irányítása, betegszállítás, utánpótlás stb. feladatok végrehajtására, továbbá éjszakai repülések gyakorlására és egyenetlen, puha talaj, főleg pedig kis területről való fel- és leszállások kivitelére alkalmazzák a Fi. 156. Storchot.

ZALÁN ERVIN

„Egy gépünk nem tért vissza"

Fekete felhők sötét posztóját
hasítva, zúgva szaggatja a gép.
A kormánynál acél testével
ül harcrakészen egy hun ivadék.

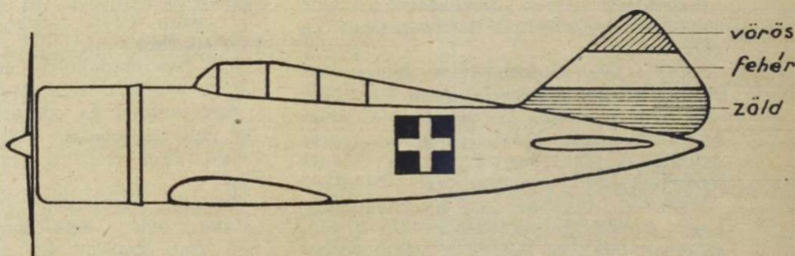
Lovának ősi nyergéből szállt át
— és a gép méltó gazdára talált —
most nem nyilat szór harcos kezével,
acélgolyókkal osztja a halált.

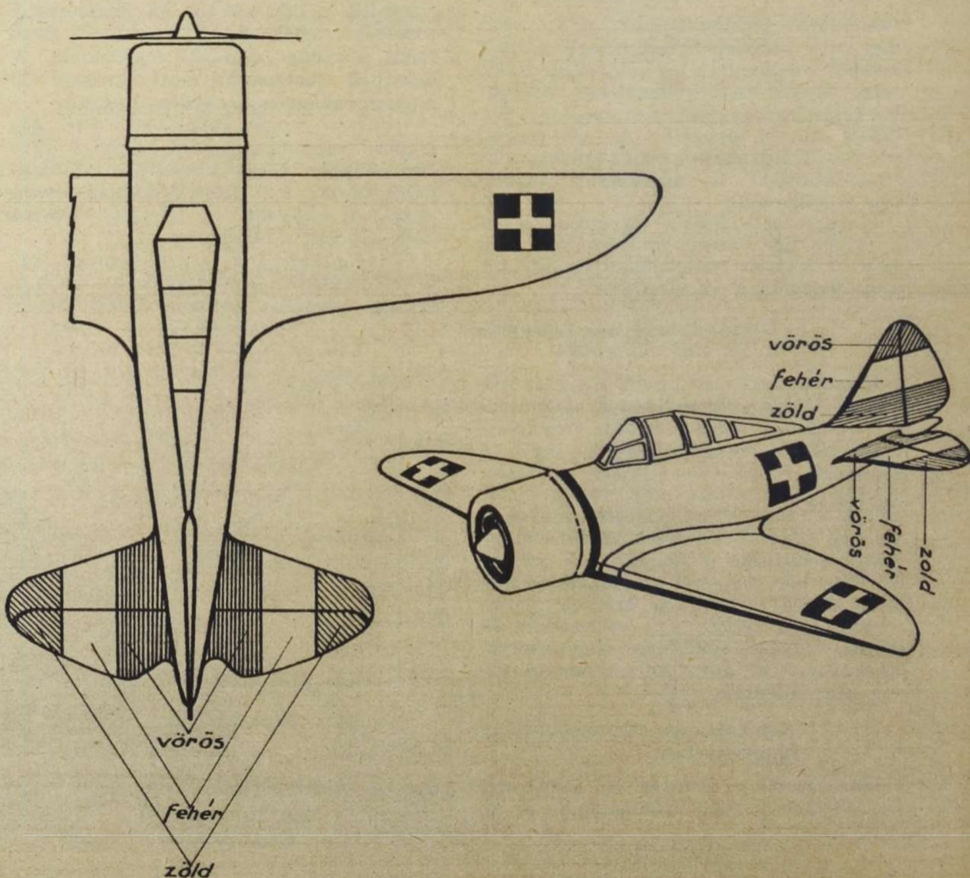
Csak osztja, — mert ő sohase hal meg,
ha testét tűz, vagy gránát tépi szét,
lelke egy sötét felhőre száll át,
villámmal veri tovább ellenét.

A Hadak útján harcol majd tovább,
ha »nem tér vissza« majd egyszer a gép,
a hitvány anyag pusztulhat, éghet,
de örökké él a hun ivadék.

SZÉKELY ISTVÁN

A MAGYAR LÉGIERŐK ÚJ HADIJELE





KÉT KÖNYVSIKER

Egyszerre két könyv fekszik előttünk: *Pados* Pál harctéri repülőmunkája és *Lukács* Józseftől a katonai sajtó teljes irodalma és ismertetése.

Dr. *Pados* Pált felesleges bemutatnunk. Repülő ujságírói pályája előttünk ívelt, szemünk láttára nőtt. Aztán máról-holnapra kiugrott és az élre vágott. Harctéri cikkei gyorsan növelték népszerűségét: egyre szaporodott azok tábora, akik a magyar harci repülők életét, *hősi teljesítményét* az ő írásaiból ismerték meg. Tudtuk, hogy lassan szűk lesz neki a napilap tiszavirágéletű kerete és valóban, hamarosan a *Magyar Szárnyak* hasábjain is egyre gyakrabban találkoztunk nevével. Sőt nemsokára az *Ifjú Repülő* oldalaira is el-elkalandozott. *Pados* Pál így rövidesen egészen a miénk lett. És ettől kezdve minden lépését fokozottabb szeretettel figyeltük. Lassan észrevettük, hogy *Pados* immár nemcsak a mának, hanem már a holnapnak ír: cikkeiben *maradandó értékek* kezdték válogatni az újdonságokat. Egyre finomult a stílusa, egyre tágult a látóköre. Éles megfigyelései, mesélőkészsége, körültekintő gondossága, mind-mind sejtették már, hogy *Pados* önálló munkára készül. Munkája most testet is öltött, címe: *Szovjetoroszország felett.*

Könyve első lapjára *Pados* előszó helyett rövid bevezetőt írt. Ez a könyv — mondja a szerző — a repülőkről szól, a magyar repülőkről. Aki írta, velük élt, közöttük járt, *velük repült az ellenség fölé.* Ezért, mint a légierők haditudósítója, vitézségi érmet is kapott. A könyv alakjai, szereplői mind élnek, az író csak nevüket változtatta meg, érthető okokból. Mindaz, ami ezeken a lapokon következik, *valóság volt, megtörtént.* Minden sora igaz. Szeretettel, megbecsüléssel nyujtjuk át a könyvet a magyar repülőknek, ezeknek a talpig férfiaknak, igazi bajtársaknak, *bátor hősöknek.* És a nagyközönségnek is. Ez a mű *nem csak »regény«*, de történelem is.

Ilyen bevezetés után mohó kíváncsisággal »faltuk« a betűket s a végén kritikus is, olvasó is büszke örömmel állapíthatja meg; amit *Pados* igért, be is tartotta. Valóban ez az izgalmas regény történelem, sőt a történelem írt ebben az esetben páratlanul érdekes, érdekfeszítő regényt. *Pados* eleven tollát odaköti a história egymásutánjához, figurái életre kelnek, velünk élnek és mondanivalójukat közvetlenül nekünk mondják. *Pados* könyvének nagyszerűsége, hogy elfelejteti velünk a könyvolvasást és tökéletesen úgy érezzük magunkat, mintha az események mozivásznon peregnének.

*

A másik könyv, amelyről itt megemlékezünk, Magyarországon *az első katonai sajtótudományi* és hírlapbibliográfiai munka. A magyar katonai hírlapirodalom — ki hitte volna? — 236 esztendős multra tekinthet. Már az időszaki sajtó alapját is katona, *II. Rákóczi Ferenc* teremtette meg, 1705-ben. Az osztrák ármánykodó politikát *II. Rákóczi Ferenc* sikeresen hangsúlyozta a latin nyelven szerkesztett *Mercurius Hungaricus* című havi, később heti lapjában.

Az elvetett mag a második szabadságharc idején, 1848/49-ben új hajtásokkal dicsekedhet, hiszen a híres 48-as idők katonaujságjai méltó folytatása volt *II. Rákóczi Ferenc törekvéseinek.* Aztán a szerző megismerteti az olvasót az 1914/18-as világháború *Tábori Ujság-jaival* és az 1919-ben megindult és *Gömbös Gyula* által életrehívott nemzeti sajtójával.

A ritka érdekességű könyvhöz vitéz *Rózsás József* írt mélyenszántó előszót.

(Mind a két könyv: Pados Pál Szovjetoroszország felett című munkája és Lukács József: »A magyar katonai hirlapok és folyóiratok bibliográfiája« című könyv kiadóhivatalunk útján megrendelhető. Az előbbi ára 8 pengő, az utóbbié 15 pengő.)

»Vakolnak« Budaörsön c. cikk folytatása a 18. oldalról.

Minden rendben megy.

— Vigyázz: most vége a rossz időnek... Kapcsold ki a rossz időt... *Áttörjük a felhőt*... Állítsd 78-ra a pörgettyűt! Lassan süllyedj, egy perc alatt kell leérned 100 méterre.

— Balra fordulsz!... *QDM 250!*... Egylapátos forduló!... Tartsd a 250-et!... Most: süllyedj le 0 méterre egy perc alatt, figyeld a stopperedet!

Az utolsó parancs:

— *QDM 237!*...

Helyesbítenivaló már nem volt. A vadászrepülő olyan pontosan, gyakorlottan, megszokottan »jött be« felhőáttöréssel a repülőtérre, mint a legmindentudóbb bombázó, vagy légiforgalmista. Valósággal rádión hozták be a repülőtérre. Elegánsan, simán *»leszállt«*.

A szobagépben a tanfolyam alatt öt órát repült, a gyakorlatban hozzátesz még három órát egy *Focke-Wulfon* felhőrepüléssel, vagy lefüggönyözött »vakrepüléssel«.

REPÜLŐHÍREK

Gerardo atyát. Argentina »repülő papját« Brazíliában államellenes nyilatkozata miatt letartóztatták. Amikor a torpedótámadásnak áldozatul esett brazíliai tengerészek lelki üdvéért tartott istentiszteleten szentbeszédet mondott, kijelentette: nem tudja kiket vádoljon inkább a brazíliai hajók elsüllyesztése miatt, a németeket-e vagy a brazíliaiakat, akik támogatják az Egyesült Államokat.

*

A francia repülőgépkiállítást április 4-én nyitotta meg *Pétain* tábornagy. *Bergeret* tábornok, légügyi államtitkár a kiállításon tartott beszédében kijelentette, hogy a francia légierőket — a megszálló csapatok által megengedett keretek között — újból kiépítik. Ma már 1000 darab korszerű repülőgépük van, tehát több mint 1939 szeptemberében, a háború kitörésekor.

*

Újrendszerű repülőgép épül a toulousei Brèguet-gyárban hasonló elvek alapján, mint az olasz Caproni-Campini kísérleti repülőgép. Az új készüléket *Leduc* francia mérnök építteti.

*

Két új Fieseler. A német szaklapok képeket közölnek leírás és adatok nélkül két új Fieseler-gépről, amelyek közül az egyik: a Fi—98 együléses zuhanóbombázó, míg a másik: a Fi—158 együléses sportrepülőgép. A Fi—98 külsejéből az »Interavia« arra következtet, hogy valószínűleg a tengerészetnél akarják rendszeresíteni.

*

***A norvég könnyűfémiparban** a német ipari érdekeltségek egyre jelentékenyebb szerepet vállalnak.*

Valóban a Wright-testvérek repültek először?

Eddig általánosan úgy tudtuk, hogy az első sikeres motoros repülést 1903 december 17-én a Wright-testvérek hajtották végre. A kittyhawki repülést tartották eddig a világ első eredményes motoros repülésének. Már régebben többször megemlékeztek az amerikai lapok, így a Popular Aviation és az Aero Digest, arról, hogy még jóval a Wright-testvérek előtt egy Weisskopf nevű, Amerikába kivándorolt német végzett sikerkoronázta motoros repülést. Most dr. Herbert Müllenbach, a Junkers-művek szolgálatában álló neves német repülőszakíró, aki főkép a repülés történelmére vonatkozólag végzett értékes kutatómunkát, beható és hosszas kutatás eredményekép számtalan bizonyítékkal igazolta, hogy Gustav Weisskopf 1901 augusztusában négy sikeres motorrepülést hajtott végre. Weisskopf 1874-ben született Leutershausenban, 1899-ben a saját elgondolású gőzrepülőgépén végzett próbarepüléseket, de ezek a gép teljes pusztulásával végződtek. Huszonegyéves korában került ki Amerikába, még fiatal tengerész korában. Az 1901. évben végrehajtott bridgeporti sikeres repüléseiről az akkori amerikai sajtó részletesen beszámolt. A Weisskopf személyére vonatkozó híreknek a világháború vetett véget, mivel német származása miatt háttérbe szorult. Ettől kezdve 1927-ig, haláláig nem hallottak semmit sem róla. Weisskopf első két sikeres repülési kísérletének eredménye 2500, illetve 3300 méteres repülőút volt, ami az akkori viszonyok között igen tekintélyes teljesítménynek számított. Az idők folyamán feledésbe ment német úttörő még a Wright-testvérek előtt sikerrel valósította meg a motoros repülés nehéz problémáját. *(MNK.)*

A TANTE JU kiváló teljesítményei

Most került nyilvánosságra néhány érdekes adat a német szállítógépek, a Junkers 52. hárommotorosok szerepléséről a keleti harcokban. Az egyik német légihadsereghez tartozó szállítóezred (Transportgeschwader) kötelékében az egyik, 12 gépből álló szállítószázad 1941 június 22-től 1941 augusztus 8-ig 2336 repülést hajtott végre, ez összesen 440.000 kilométer útnak felel meg. A megtett út az Egyenlítő hosszának 11-szeresét teszi ki. Eközben kereken 2.7 millió kilogramm hadianyagot szállítottak a gépek erős ellenséges tűzben a különböző repülőterekre. Visszafelé 2381 sebesültet szállítottak a hátsó vonalakba, azonnali szakorvosi kezelés céljából. Az eredetileg szolgálatba állított 15 gép közül 12 ma is állandóan szolgálatot teljesít. Ugyane szállítóezred egy másik köteléke az említett idő alatt 9090 repülőórát tett meg és mintegy 2 millió liter üzemanyagot szállított. Mindent egybevetve, az említett kötelék által eddig szállított hadianyag mennyisége megfelel hét, egyenként hatvan vagonból álló tehervonat rakományának. Az egyik század gépei feladatuk teljesítése során 380 ellenséges légvédelmi tüzérségi találatot kaptak, de a Junkers-gépek kiváló építése folytán csupán 3 gép pusztult el. *(MNK.)*

Pályázati felhívás szakszolgálatos tisztek műszaki-repülő szakmájához

Az időjelző (meteorológiai) szakképzettségű repülő műszaki szakszolgálatos tisztekben fennálló hiányok pótlására a honvédelmi miniszter 813.463/eln. 31.—1941. sz. körrendeletében (Budapesti Közlöny 1942 április 12. 83. sz.) pályázatot hirdet tudományegyetemet végzett, 35. életévüket (1942. dec. 31.-ig) be nem töltött tartalékos tisztek részére. A kérvények benyujtási határideje: 1942. évi május hó 1.

KIS HIREK

Vitorlázó repülők, mint tűzoltók. A szatmárnémeti MOVE vitorlázó repülői a levegőből észrevették, hogy a szomszédos Szatmárhegyen az erdő lángokban áll. *Hárslaky Ivor* vezetésével gépkocsijukon nyomban odasiettek és mintegy harmincan, a késő esti órákig oltották az erdőtüzet, amit végül is sikerült eloltaniok.

A fővárosi középiskolákban *Szendy Károly* polgármester rendeletére megkezdődött a modelezés. A polgármester a főváros költségére tanfolyamot rendeztet a budapesti középiskolai tanárok számára, azzal a céllal, hogy a tanárok növendékeiket a repülőmodelezésben oktatni tudják. Az iskolákban *a kézügyességi órákon*, már az idei tanév hátralévő részén megkezdik a repülőgépmodelek készítését.

A Magyar Aero Szövetség modelező bizottsága megalakult és első ülését április hó 20-án tartja. A bizottság részletesen tárgyalni fogja *a legközelebbi országos repülő* modelversenyt.

A marosvásárhelyi repülőtér berendezéseinek kibővítése és korszerűsítése folyamatban van. A kereskedelmi minisztérium ezenkívül tervbe vette Székelyföldön *új közforgalmi repülőtér* létesítését, hogy ezáltal is megkönnyítse az ottani fürdők látogatását. A miniszter azt tervezi, hogy már ez év tavaszán kibővíti az erdélyi repülőjáratokat egy *naponkénti második járattal.* Ez a járat reggel Marosvásárhelyről Kolozsvár és Nagyvárad érintésével közlekednék Budapestre és még ugyanaznap érkeznék vissza.

A haderőnkívüli repülő előképzésre való jelentkezések máris jóval meghaladják a tavalyi eredményt. Szakértők megállapítása szerint az idei emberanyag sokkal értékesebb és kiválóbb.

Az Ifjú Repülő, a magyar fiúk repülőlapjának új áprilisi száma a hó elején jelent meg. Az *Ifjú Repülő* egyes számának ára 30 fillér. Mutatványszámot a kiadóhivatal (VII., Király-utca 93) ingyen küld.

Lapunk könyvosztálya megkezdte működését. Az új osztály előfizetőink és olvasóink rendelkezésére áll. A könyvosztályunk címe: Budapest, VII., Király-utca 93. Telefon: 222-422 és 222-009.

UJ KÖNYVEK

Tóth József: Most hová...? Az értékes tanulmányban, amely a tanoncélet összes problémáit felöleli, a szerző — egy tanoncotthon igazgatója — a jövő iparosainak sorsát vizsgálja. *A könyv első részében* a tanoncélet fizikai és erkölcsi veszélyeit mutatja be, módszeresen végighalad a lakás, élelmezés, ruházkodás, szellemi téren a nevelés, tanulás és szórakozás kérdésén, az odaházá, mesterénél, albérletben, ágybérletben és tanoncotthonban lakó inasok szempontjából. A 7000 főre tehető otthontalan fővárosi tanonc sorsát jelentékenyen megkönnyítő tanoncotthonok felállítását sürgeti és ezek szervezéséhez útmutatást és tanácsokat ad. *A könyv második* részében a Vöröskereszt működéséről számol be. A könyv a tanoncokkal foglalkozó szociális irodalom egyik kiemelkedően értékes darabja.

Bibó Lajos: Anna tekintetes úr. Ebben a regényében az író minden értékes vonását egyesíti. *Érdekes témája,* változatos meseszövése egyaránt kiemelik. Egy pesti fiatal özvegy, aki a magyar vidéket egyáltalán nem ismeri, egyik napról a másikra egy alföldi birtokra kerül. Férje hagyta rá a földet, azzal a kikötéssel, hogy neki kell vezetnie a birtokot. Ezt az *érdekes témát dolgozza fel* a kiváló író.

Csathó Kálmán: Divat — Nem divat! A könyv az író két évtizeden át különböző helyen megjelent apró humoros írásait, kis cikkeit tartalmazza. Kellemes, tanulságos könyv, amelyen az olvasó sokat mulat.

Rózsahegyi Kálmán: Zörög a haraszt... Mostanában nem egy divatos színész vagy színésznő próbálkozik meg irodalmi szereppel is. *Rózsahegyi Kálmán* vadászkönyvet írt, amelyben életének egyes vadászepizódjait eleveníti fel, vidám vadásztörténeteket beszél el.

Paul Wellmann: A férfi és a nő. A regény hőse az igazi erős ember, a modern amerikai férfi tipusa, aki a legnagyobb nyomorúságból küzdi fel magát *a vagyon és a hatalom magasságába.* És még, hogy hogyan válik ember az élet keserű, elszánt harcosából, amelynek kerete a »középnyugati« amerikai társadalom ismeretlen, idegenszerű, féktelen és kialakulatlan élete.

P. A. Gable: Fekete bankók. Az amerikai szabadságharc történeti mozzanataiból merít a könyv írója, a regény természetesen egy műfajának megfelelő mozzanatot emel ki belőle. Az egykori nagy tábornok elrejtett hadikincstára idézi vissza az elmúlt időket. *A sokmilliós kincstár* földalatti rejtékében pihen s a hely felleléséhez titkosírás vezet, amelynek kulcsa egy régi bibliában van. Kalandok során jutnak el a szereplők a kincsig, miközben az író *romantikus szerelemmel fűszerezi* a kincsért folytatott küzdelmeket.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Pátria. A most folyó háborúban a hadigépek között a repülőgép fejlődött nagyot. A legújabb gépek adatait nem szívesen közlik, de egyes kiszivárgott hírek szerint a gépek sebessége megközelíti az óránkénti ezer kilométert. Ezzel az óriási sebességgel a repülőgép azonban még mindig jóval mögötte marad egy rovarfajnak, amely ismereteink szerint a világ leggyorsabb repülő állata. Ez a legyek rokonságába tartozó kis rovar nagyon ritka. Az eddigi megfigyelések szerint a kis légyfaj óránkint majdnem 1400 kilométeres sebességgel repül, ami más szóval azt jelenti, hogy Budapestről Londonig egy óra alatt tudna eljutni. A postagalamb ezzel szemben igen lassú, mert »csak« 80 kilométert repül egy óra alatt.

T. László. Küldje be csak írásait. Ha jók, közölni fogjuk. — **Vöcsök.** Írja meg pontos címét, hogy levélben válaszolhassunk.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.